

5391 ✓
Н. К. П. С.

ПЛАНОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ БЮРО

ПРАВЛЕНИЯ ПЕРМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

65.37

П 275

ПЯТИЛЕТНИЙ ≡ П Л А Н ≡

РАЗВИТИЯ ХОЗЯЙСТВА И РА-
БОТЫ ПЕРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ 1928/29 — 1932/33 г.г.

ВЫПУСК ПЕРВЫЙ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛ-
КИ И РАЗМЕРЫ ДВИЖЕНИЯ.

ИЗДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ ПЕРМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

С В Е Р Д Л О В С К

1929

1281899 - ко

П Р И К А З

о проработке на местах пятилетнего плана (28-29—32-33 г.) Пермской железной дороги.

Разработанный и в основном утвержденный пятилетний общесетевой план транспорта на 28/29—32/33 г., согласно директив Центра, должен быть в части, касающейся данной дороги, углублен и детально проработан Правлениями дорог на основе определившихся уже данных развития промышленности и сельского хозяйства района дороги, с учетом сообщенных дорогам контрольных цифр.

В настоящее время Правление заканчивает детальную проработку и уточнение пятилетнего плана дороги на основе всех последних данных, определяющих предстоящую работу дороги на оставшиеся годы пятилетия.

Работа дороги к концу пятилетия, по количеству перевезенных грузов, возрастет по отношению к 1913 г. на 405%, к 27-28 г. на 180% и к истекшему 28-29 г.—на 108% и по общему пробегу грузов на 331% по отношению к 1913 г., на 188% к 27-28 г. и на 99% к 28-29 г.

Число пассажиров к концу пятилетия возрастет на 146% по отношению к 1913 г., на 100% к 27-28 г. и на 64% к истекшему 28-29 году.

Сравнивая работу Пермской железной дороги со всей сетью, нужно признать рост перевозок по Пермской железной дороге в пятилетие интенсивнее, чем на всей сети, а именно: в то время как % перевозок грузов 32-33 г. к 28-29 г. по сети составляет 152%, по Пермской 208% и пассажиров по сети 136%, а по Пермской железной дороге 164%.

Таким образом, Пермской жел. дор. предстоит напряженная работа по выполнению перевозок в остающиеся годы пятилетия.

Строя свой план на выполнение указанной работы, Правление дороги в основу пятилетки положило наиболее полное, целесообразное и экономное использование существующих технических возможностей дороги, и только после этого намечены капитальные вложения на дополнительные технические устройства, с применением мероприятий по реконструкции и рационализации хозяйства.

По директиве НКПС и ЦК ж. д. к проработке и критике основных установок и цифр перспективного плана должны быть привлечены широкие рабочие массы и инженерно-технические силы.

169970

Во исполнение указанной директивы, Правление дороги рассылает при настоящем приказе брошюру *„Пятилетний план развития работы и хозяйства Пермской железной дороги на 28-29 г.—32-33 год“*, в которой изложены все основы пятилетнего плана и приведены необходимые цифровые данные по отдельным отраслям хозяйства.

Брошюра будет рассылаться отдельными выпусками по мере выхода из печати.

Правление дороги и Дорпрофсож предлагают широко ознакомить всех рабочих и служащих с этой брошюрой и затем внимательно проработать пятилетний план дороги на производственных совещаниях или на специально для этой цели созданных рабочих собраниях на участках и узлах. При чем, в виду срочности дела, проработку необходимо производить каждого выпуска отдельно, не дожидаясь получения всех выпусков.

При обсуждении на собраниях и совещаниях пятилетнего плана, основное направление проработки плана должно идти по пути глубокого и всестороннего рассмотрения всех вопросов хозяйства дороги в полной увязке с интересами перспективного развития местной промышленности и сельского хозяйства, привлекая к таковому рассмотрению представителей местной промышленности, сельского хозяйства, советских и других общественных организаций.

Обсуждая указанные вопросы общего порядка, необходимо уделить должное внимание и своим нуждам, конечно, не замыкаясь исключительно в узкие рамки этих нужд.

Правление ожидает от рабочих, что они, вкладывая весь свой практический опыт, широко обсудят намеченные рационализаторские мероприятия по дороге и, со своей стороны, укажут новые, что даст возможность освобождающиеся суммы от применения этих мероприятий употребить на реконструкцию, т. е. на поднятие дороги на более высокую техническую базу.

Необходимо особо внимательно проработать намеченные измерители работы подвижного состава и другие и влияние их на расходы дороги, при чем коллективная мысль собраний должна идти не в сторону понижения намеченных измерителей, а в сторону максимально возможного повышения их.

В области условий труда и производственной обстановки необходимо исходить из следующих положений:

1. Перевода на непрерывную неделю и на 7 часовой рабочий день основных производственных кадров железнодорожников.
2. Устранения организационно-технических неувязок в производственном процессе общим упорядочением и рационализацией работы.
3. Поднятия и укрепления трудовой дисциплины, как необходимого условия для выполнения пятилетнего плана.
4. Поднятия на должную высоту качества ремонта.

5. И, как результат всех мероприятий по улучшению материального и культурно-бытового положения железнодорожников, поднятие производительности труда.

Обсуждая и прорабатывая в пятилетнем плане вопросы капитального вложения, реконструкции, рационализации, поднятия заработной платы, перехода на 7 часовой рабочий день и проч., нельзя упускать из виду финансово-экономические результаты всех мероприятий, так как в условиях социалистического хозяйства страны нужно бережно тратить государственные средства, расходуя их наиболее целесообразно и с достижением максимальных результатов. Поэтому в числе главных задач пятилетнего плана стоит снижение себестоимости продукции.

Протоколы всех таких совещаний необходимо срочно препроводить в Планово-Экономическое Бюро Правления дороги, где все указания и замечания будут учтены при окончательном составлении плана.

В виду требования НКПС'а представить пятилетний план дороги к 1 декабря, проработку его на местах предлагается закончить не позже 15 ноября с. г.

Врид Уполнаркомпути и Председатель
Правления Пермской жел. дороги **Прокофьев.**

Зам. Председателя Дорпрофсожа **Александрович.**

П р е д и с л о в и е.

Выпуская настоящую брошюру «Пятилетний план развития работы и хозяйства Пермской жел. дор. на 1928-29 г.—1932-33 г.», Правление дороги считает необходимым указать, что основные моменты общесетевого пятилетнего плана транспорта были разработаны и утверждены НКПС'ом и затем, на основании представленных в конце прошлого года пятилетних планов по каждой дороге, а также на основании отчетных данных дорог и других материалов, были составлены НКПС'ом так называемые контрольные цифры перспективного плана железных дорог, которые и разосланы по дорогам.

Принятие этого плана и составление контрольных цифр не означает окончание работ по пятилетнему плану. Наоборот, только на базе этих основных установок и ориентировочных цифр возможно с достаточной полнотой развернуть углубленную проработку пятилетнего плана.

Основа работы дороги— грузооборот—должен быть определен с возможной максимальной точностью. Поэтому при составлении пятилетнего плана дорогой были приложены все усилия к тому, чтобы учесть полностью факторы, влияющие на работу дороги, т. е. развитие в пятилетие промышленности и сельского хозяйства своего района и соседних районов, также влияющих на работу дороги.

Метод определения грузооборота дороги принят следующий:

На основе пятилетних планов промышленности и сельского хозяйства определен в отношении главных грузов отдельно по каждому наименованию коэффициент перевозимости по дороге, т. е. отношение той части груза, которая поступает на рельсы, ко всей массе продукции данного рода.

Определение общего количества грузов даже с подразделением на категории (хлебные, каменный уголь, дрова, лесные материалы, руда и т. д.) еще недостаточно для определения работы дороги. Нужно еще определить потоки грузов и общие пробеги их (т. е. тонно-километры) с подразделением по отдельным линиям, направлениям и наименованиям.

На основании всех этих данных рассчитана работа дороги на последний год пятилетия, т. е. на 32-33 г. Первый год пятилетия 28-29 г. взят по отчетным данным, предстоящий 29-30 по сметным данным и остающиеся годы 30-31 и 31-32 определены методом интерполяции, т. е. количество грузов, приходящихся на эти два года, распределено пропорционально с учетом среднего % ежегодного роста работы дороги.

Пятилетний план народного хозяйства составляется впервые. Рост народного хозяйства, темп развития отдельных отраслей его чрезвычайно трудно учесть с математической точностью. Развитие производительных сил Союза идет настолько быстро, что то, что вчера еще счи-

галось трудно достижимой задачей, сегодня уже стало реальным фактом и далеко опередило первоначальные предположения. Такое положение вещей и послужило основанием к принятию 16 Всесоюзной Партийной Конференцией пятилетнего плана в его оптимальном варианте.

Индустриализация Урала идет быстрее, чем индустриализация всего Союза, отсюда и интенсивность перевозок Пермской дороги идет быстрее, чем на всей сети ж. дорог.

При таких условиях задача составления пятилетнего плана по нашей дороге представляется чрезвычайно трудной. Разрешение этой задачи силами одного Правления не даст той полноты и точности плана, которые требуются НКПС'ом для составления общего плана транспорта, и это не соответствовало бы тому глубокому смыслу и значению, которое придается пятилетнему плану высшими партийными и правительственными органами.

Углубленная проработка составленного Правлением пятилетнего плана, с критикой основных установок и цифр плана, может быть обеспечена только тогда, когда к этой работе будут привлечены широкие рабочие массы и инженерно-технические силы.

В настоящей брошюре изложены все основы и детали пятилетнего плана дороги. Брошюра эта должна быть распространена среди широких масс рабочих и служащих дороги и должна быть проработана на собраниях и совещаниях рабочих. Материалы рабочих собраний послужат Правлению дороги для дальнейшей переработки пятилетнего плана. Значение же этой брошюры для рабочих не кончается только проработкой ее на собраниях по пятилетнему плану, а брошюра эта должна быть руководящей настольной книгой в отдельных рабочих ячейках, чтобы постоянно проверять и корректировать пятилетний план, являющийся программой работ на остающиеся годы пятилетия.

В Правлении дороги работы по пятилетнему плану возложены на Планово-Экономическое Бюро, где в качестве консультантов привлечены квалифицированные силы, и, кроме того, все оперативные органы дороги привлечены в качестве деятельных участников составления плана.

К сожалению, надо отметить, что линии дается очень малый срок на проработку плана. Но Правление дороги связало сроком представления плана в НКПС к 1 ноября с. г., а, с другой стороны, контрольные цифры перспективного плана были получены из НКПС'а слишком поздно, т. е. в августе месяце, и на разработку плана в Правлении остался очень короткий срок.

Поэтому местам нужно проявить максимум напряжения и сил к проработке плана в установленный срок.

Председатель Правления Пермской ж. д. Прокофьев.

Начальник Планово-Экономического Бюро Зыков.

I. Основные установки плана.

План—в массы.

Пятилетний план развития народного хозяйства стал в центре внимания партии и рабочего класса.

Разработка и обсуждение его вынесены из недр ведомств и учреждений на широкое общественное обсуждение.

Тов. Рыков в своем докладе о пятилетнем плане на 16 Всесоюзной Партийной Конференции сказал:

«Необходимо все основные элементы пятилетнего плана широко внедрить в сознание каждого рабочего, каждого крестьянина, дабы каждый из них ясно видел эту зависимость между напряжением его усилий и результатом этих усилий».

«Рабочий класс в качестве хозяина строящегося социалистического хозяйства и организатора нового общества благодаря этому пятилетнему плану может и должен рассмотреть, изучить и взвесить насколько далеко и как подвигается строительство и улучшение этого гигантского хозяйства на протяжении ближайшего пятилетия, и сделать эти расчеты базой для широчайшей организации пролетарских и средняцко-бедняцких крестьянских масс нашей страны».

Пятилетний план Пермской ж. д., разработанный Правлением дороги, передается на широкое общественное обсуждение рабочих и служащих и инженерно-технических сил дороги.

**Характер и значение
пятилетнего плана
дороги.**

Пятилетний план дороги представляет из себя плановую организацию железнодорожного хозяйства на основе предъявляемых к дороге требований на перевозку со стороны промышленности и сельского хозяйства.

Нужно совершенно ясно себе представить, что пятилетний план есть не цифровые предположения об ожидаемой работе дороги и даже не сметные предположения, которые дорога обычно делает перед началом каждого года.

Общий пятилетний план развития народного хозяйства рассматривается как программа великих работ, закладывающих технико-экономический фундамент социалистического хозяйства нашей страны. В этой программе нашла себе полное отражение директива партии о том, чтобы в относительно минимальный исторический срок «догнать, а затем и превзойти уровень индустриального развития передовых капиталистических стран».

Пятилетний план дороги есть часть общетранспортного плана, входящего в состав пятилетки развития народного хозяйства, и поэтому должен полностью соответствовать вышеуказанной проблеме.

Таким образом целевая установка плана дороги следующая: на основе экономических предпосылок в текущее пятилетие создать техническую базу дороги для удовлетворения требований на перевозки со стороны промышленности, сельского хозяйства, и в этом смысле план дороги есть программа работ на остающиеся годы пятилетия.

Основные задачи пятилетнего плана дорожной.

а) Внутренние возможности транспорта

Организовывая свое хозяйство в пятилетке, дорога, на основании директив высших партийных и правительственных органов, должна прежде всего направить свое внимание на максимальное и наиболее целесообразное использование внутренних возможностей, т. е. сжатие расходов и экономная эксплуатация, при чем должна вестись самая энергичная и самая напряженная работа по рационализации. Рационализация имеет целью на базе существующего оборудования снизить себестоимость продукции, а также увеличить тем самым в различной степени объем производства. Мероприятие может быть и организационного и технического характера.

б) Капитальные вложения и реконструкция.

Затем, в порядке очереди, идут капитальные вложения и реконструкция, т. е. поднятие технической базы дороги.

На основании решения XV Съезда партии «источником средств для капитальных вложений в транспортное хозяйство должны явиться средства государственного бюджета и, особенно и главным образом, увеличение собственного накопления путем снижения себестоимости перевозок и сокращения непроизводительных издержек».

Так как основным источником средств для капитальных вложений является рационализация, то намеченные в плане рационализаторские мероприятия надлежит тщательно просмотреть и проработать и, не останавливаясь на этом, указать новые.

Необходимость план строительства и капитальных вложений транспорта увязывать с промышленностью.

Транспорт является самым главным потребителем продукции тяжелой индустрии. Обычно транспорт поглощает около 25% этой продукции на надобности своего естественного износа. Колоссально возрастает потребность транспорта в металле и строительных материалах, когда транспорт от простого воспроизводства переходит к расширенному, когда он реконструирует методы и средства своей работы и усиливает новое железнодорожное и водное строительство. Естественно поэтому, что пятилетний план транспорта не может быть составлен обособленно от плана развития тяжелой промышленности и должен быть по силам тяжелой промышленности.

Грузооборот при капиталистическом и социалистическом строе.

При капиталистическом строе жел. дороги были и заинтересованы в максимальном развитии грузооборота, как источника дохода. Строя свое социалистическое хозяйство, мы заинтересованы в наиболее экономном расходовании государственных средств. Поэтому транспорт при этих условиях строит максимально экономный в народно-хозяйственном отношении план перевозок и в своей пятилетке ставит в порядок эту борьбу с бесполезными, встречными, нерациональными и излишне дальними перевозками.

Дешевая эксплуатация.

Центральной задачей пятилетки удешевить эксплуатацию дороги; способом удешевления эксплуатации является выполнение намеченных в плане измерителей работы подвижного состава и других. Эти измерители являются реально достижимыми при условии рациональной организации работ. Поэтому на местах измерители должны быть всесторонне проработаны и изучено влияние их на расходы дороги.

Организация рабочей силы и вопросы труда.

Расходы на рабочую силу составляют, примерно, 50-60% всех эксплуатационных расходов дороги. Поэтому вопросам рабочей силы в плане уделено должное внимание.

Основные направления в этом вопросе следующие:

- а) рациональное использование наличия рабочей силы;
- б) поднятие производительности труда;
- в) повышение материального и культурного уровня трудящихся;
- г) производство и воспроизводство рабочей силы надлежащей квалификации;
- д) укрепление трудовой дисциплины;
- е) перевод основных производственных кадров железнодорожников на 7 часовую рабочую неделю и введение непрерывной недели;
- ж) улучшение условий труда и производственной обстановки.

В результате всех мероприятий [улучшение] качества продукции и снижение себестоимости.

Материальное снабжение.

Крупнейшей статьей расхода ж. д. после расходов на рабочую силу являются расходы на материалы: металлы, топливо, шпалы, лесные и другие строительные материалы и проч.

Величина и значительность сумм, расходуемых на материальное снабжение в это пятилетие, заставляет со всей серьезностью поставить задачу максимальной экономии в расходовании материалов. Поэтому установление норм расхода материалов и топлива является первоочередной задачей пятилетки, и второй важной задачей является правильное регулирование оборотного капитала, исключаящее затоваривание и излишние заявки служб потребителей.

Доходы дороги и тарифная политика.

В отношении дохода дороги принято исчисление на пятилетие по средним ставкам с пассажиро-километра и тонно-километра, согласно отчетных данных 1927/28 г., т.-е. при условии стабильности тарифов

Такое условное исчисление доходов объясняется тем, что только в задачу пятилетки поставлено постепенное осуществление тарификации отдельных перевозок по принципу их себестоимости взамен действующей тарификации по принципу платежеспособности.

Финансовые результаты и себестоимость перевозок.

В соответствии с решениями XV Съезда партии, что главным источником средств для капитальных вложений на транспорте должно быть увеличение собственного накопления внутри транспорта, необходимо включить в калькуляцию транспортной продукции (тонно-километры),

по примеру промышленности, кроме эксплуатационных расходов, еще и реновационные (возобновительные) расходы и расходы расширенного воспроизводства. Настоящая пятилетка впервые ставит эту задачу в порядок дня и в соответствии с этим строится расходный бюджет дороги. Таким образом бюджет дороги будет заключать в себе три основные группы расходов: эксплуатационные расходы, реновационные (возобновительные), отчисления и новые работы (капитальные вложения).

Цены на топливо и материалы принимаются в пятилетке на основании указаний НКПС, стабильные 27/28 г.—это даст возможность сравнить эффективность всех мероприятий в пятилетке в смысле снижения себестоимости продукции, и снижение цен на топливо и материалы, предусмотренное в пятилетних планах промышленности, не будет затемнять достигнутых результатов по рациональной организации хозяйства на жел. дорогах.

В конечном результате коэффициент эксплуатации, т.е. отношение эксплуатационных расходов к валовому доходу дороги, по отдельным годам пятилетки должен дать снижение. Это и будет служить показателем выполнения железнодорожниками директив высших партийных и правительственных органов.

Заключение. Общая директива по осуществлению пятилетнего плана дороги для всех железнодорожников дается следующая:

1) полное выполнение намеченных планом перевозок на основе максимальной экономии подвижного состава борьбы с непроизводительными встречными перевозками, сокращения доли хозяйственных перевозок и достижения высоких измерителей использования подвижного состава;

2) проведение в жизнь всех мероприятий по рационализации и улучшению техники и организации работы во всех звеньях ж.-д. хозяйств;

3) достижение наибольших показателей производительности по каждой категории труда;

4) самое бережное использование материальных и денежных средств и снижение норм расхода на единицу работы;

5) в области капитального строительства по новым работам—полное осуществление строительной программы пятилетнего плана, удешевление себестоимости работ и своевременное их окончание;

6) широкое развитие социалистического соревнования по осуществлению всех заданий пятилетки, проявление личной инициативы на производстве и во всех формах массовой работы (производственные смотры, переключки, конкурсы, производственные конференции и т. п.).

II. Размеры перевозок по Пермской железной дороге на пятилетие 1928/29—32/33 г.г.

Уральская область, главную часть хозяйства которой по транспортировке грузов и пассажиров обслуживает Пермская железная дорога, по структуре своего хозяйства представляет сложный комбинат. На ряду с сельским и лесным хозяйством, все больший и больший удельный вес приобретает горнозаводская промышленность, развитию и разнообразию которой здесь особо благоприятствуют исключительные природные богатства. Текущее пятилетие, когда в Уральское хозяйство предполагается вложить 3712,8 мил. рублей (в оценке 26-27 г.), т. е. в среднем за год 742,6 мил. руб., обеспечивает особо интенсивный рост хозяйства и, в частности, рост промышленности, в которую за пятилетие будет вложено 2067,6 мил. руб.

Продукция и потребление сырья реконструируемых существующих и ряда новых фабрик, заводов, шахт, копей и т. д., на ряду с развитием сельского хозяйства и расширением лесных разработок, обеспечивают особо интенсивный рост перевозок по железно-дорожной сети области и, в частности, по Пермской железной дороге. Однако, перевозочная работа дороги обусловлена не только развитием уральского хозяйства, но также перевозками грузов из Сибири и в Сибирь.

Транзитные перевозки Пермской железной дороги (главным образом хлеба—со стороны Сибири) составляют от 15 до 20 % по количеству перевезенных грузов, и более 30%—общего пробега их по Пермской жел. дороге.

Уже в период восстановления Уральского хозяйства, до 27/28 года, Пермская дорога имела значительный рост перевозок и в 1924—1925 году ее перевозочная работа достигла довоенного уровня, повышаясь в дальнейшем из года в год. К началу текущего пятилетия (в 27/28 г.) дорога перевезла 10735 т. тонн груза, который совершил пробег в 3689 млн. тонно-километров. Однако, этот год был годом замедленного прироста перевозок, так как неблагоприятный ход хлебозаготовок в 27/28 году не обеспечил должного развития хлебных перевозок (особенно со стороны Сибири). Как бы пополняя слабый прирост перевозочной работы в 27/28 году, истекший 28/29 г. дает огромный прирост грузооборота (к 27/28 г.): по перевезенному количеству грузов—35% и по их пробегу—45%.

Само собой разумеется, что рост грузооборота находится в прямой зависимости от роста обслуживаемого хозяйства, а поэтому, приступая к проектировке грузооборота на 2-й и последующие годы до конца пятилетия, прежде всего следует просмотреть — как будут расти Уральское и Сибирское хозяйства.

Развитие хозяйства Урала.

Посмотрим, прежде всего, из перевозок каких грузов складывается вся работа дороги. Для этого рассмотрим состав грузооборота в один из наиболее типичных для работы дороги — 1926/27 год. Размер перевозок в этот год отдельных родов грузов, по сравнению с общим грузооборотом дороги,

иначе сказать—удельный вес перевозок отдельных родов грузов, более всего сравним со средними данными за ряд лет, тогда как последний отчетный 27/28 год, вследствие резкого изменения урожайности сибирского хлеба, дал значительное изменение состава грузооборота.

Состав грузооборота Пермской жел. дор. определяется по данным рассматриваемого года следующими цифрами.

Если мы общую перевозку грузов примем за 100, то перевозка отдельных родов грузов займет следующие доли (проценты) общей перевозки:

	‰‰ колич. перевезен. тонн	% % пробега грузов
Хлебных грузов	18	30
Камен. угля и кокса	20	19
Р у д ы	7	4
Металлов и изделий из них	14	14
Лесных строит. материалов	10	8
Д р о в	10	3
Прочих грузов	21	22
Общий грузооборот 100		100

Таким образом, для того, чтобы определить — какое же количество груза будет представлено к перевозке в ближайшее пятилетие, необходимо просмотреть — как будут развиваться главнейшие отрасли хозяйства, грузы которых, главным образом, составляют перевозку по Пермской железной дороге.

Х л е б. Хлебные перевозки дороги, главным образом, зависят от состояния и развития сибирского хозяйства, так как по Пермской железной дороге в массе перевозится сибирский хлеб. Учесть размер перевозок хлеба чрезвычайно трудно, так как сельскохозяйств. производство зависит от многих причин, не поддающихся воздействию человека (засухи, холода, заморозки и т. д. и т. д.).

По подсчетам Госплана, в последний (32/33) год пятилетия можно ожидать поток хлеба со стороны Сибири на запад в размере 3000 т. т. против 2000 т. т. в 28/29 году (то же почти было в 26/27 г.). Из этого потока около 80—85% проходит через Пермскую дорогу. Отсюда видно, что грузооборот по хлебу должен вырасти не менее, чем на 50%. Если рассмотреть пятилетний план Уральского сельского хозяйства (хлебные грузы его идут через Пермскую железную дорогу, попадая в указанный выше сибирский поток, из Ишимского, Тюменского, Курганского, Шадринского и частью Челябинского округов), то увидим, что валовой сбор всего зерна возрастает на 47%, в том числе по пшенице на 56%, при росте посевной площади на 26% (т. е. рост валового сбора определяется, главным образом, повышением урожайности). Если сравнить перевозки хлеба в 32/33 г. с данными за 27/28 г., когда хлебный поток, вследствие, как указано выше, неудачного хода заготовок, был

сниженным (почти на 30% против 26/27 г.), то перевозки хлеба в 32/33 г. будут более 27/28 г. почти в 3 раза. Имея эти данные и зная, куда и в каком размере должен пойти хлеб (на запад к Москве и Ленинграду и в пределы дороги, в 32/33 г. через Кузино и Свердловск на север, для снабжения уральских заводов и копей), — легко построить потоки хлебных грузов по отдельным линиям.

Каменный уголь. Каменный уголь потребляется уральским хозяйством свой, Уральский, и ввозной — главным образом Сибирский. Размер добычи угля по Уралу возрастает с 1957 тыс. тонн в 27/28 г. до 6100 тыс. тонн в 32/33 г., т. е. на 212% (увеличение в 3 раза), в том числе по Кизеловским копиям на 268%. Недостаток своего угля заставляет Уральское хозяйство (в том числе и дорогу) ввезти в район Пермской дороги в 32/33 г. 1600 тыс. тонн сибирского угля, против 610 тысяч тонн в 27/28 г., т. е. более почти в 3 раза (на 162%).

Потребление угля отдельными заводами известно, а на основании этого можно указать по каким линиям и в каком количестве будет проходит каменный уголь, т. е. наметить потоки угля по дороге.

Руда Добыча железной руды для металлургии, а также добыча колчеданов к концу пятилетия значительно возрастает:

по железным рудам (без Магнитогорской руды) с 1031 тыс. тонн в 27/28 г. до 2900 тыс. т. в 32/33 г. (прирост на 181%) и по серному колчедану, соответственно, с 94 тысяч тонн до 500 тысяч тонн (прирост на 432%).

Чугун. Как рост потребления угля (в значительной части), так и добыча железной руды определяются размерами выплавки чугуна. По плану металлургической промышленности выплавка чугуна возрастает с 657 тыс. тонн (в 27/28 г.) до 1480 тыс. тонн в 32/33 г. (без Магнитогорского завода), т. е. увеличивается почти в 2½ раза (на 124%).

Лесные грузы. Такой же рост запроектирован и по разработке лесных массивов. Производство одних пиломатериалов увеличивается до 2023 тыс. куб. метров против 522 тыс. куб. метров (в 27/28 г.), т. е. прирост ожидается на 288%. Потребление дров (на ряду с потреблением транспорта и населения на отопление) увеличивается и за счет потребления промышленности, причем общий рост потребления дров ожидается к концу пятилетия не менее, чем в 2½ раза (на 150%).

Химические и прочие грузы. При столь бурном развитии хозяйства, естественно вполне ожидать бурного роста потребления продуктов первой необходимости, развития средней и мелкой промышленности, значительного увеличения добычи вспомогательного сырья для производства, т. е., другими словами, группа «прочих» грузов, перевозимых по дороге, должна значительно возрасти. Рост перевозок прочих грузов, особенно в следующие 2 года пятилетия, увеличивается за счет группы «химических» грузов, куда включена перевозка

калия, фосфоритов, суперфосфата и других химических продуктов Березниковского и Богомоловского химических заводов. Добыча калия (в Соликамске) в 32/33 г. определена около 1000 тыс. тонн, из них по железной дороге будет перевезено 80% (800 т. тонн), остальные — по реке Каме. Потребность в фосфоритах указанных 2-х химических заводов определяется в 600 т. тонн. Производительность Березниковского завода установлена в 500 т. тонн, из них по жел. дор. будет перевезено около 400 т. тонн. Производительность Богомоловского завода намечена около 300 т. т. (все пойдет по железной дороге). Таким образом, перевозка главных „химических“ грузов в 32/33 г. должна быть определена не менее 2100 т. тонн. Необходимо отметить также, что современная химическая промышленность Урала ничтожна и перевозки ее грузов не достигают 100 т. тонн.

Зная общее производство продукта и потребление сырья и топлива, а также установив, откуда и куда они будут перевозиться, представляется возможным потоки отдельных грузов нанести на сеть Пермской жел. дороги, указав какой груз, в каком размере будет проходить по отдельным линиям и как эти линии будут загружаться, т.-е. можно получить потоки грузов. Узнав, таким образом, потоки (густоту перевозок) и перемножив весовое (в тоннах) их выражение на расстояния (по участкам или перегонам), получим общие пробеги по дороге того или иного груза в тонно-километрах, а поделив их на общую перевозку этого груза по дороге, узнаем среднюю дальность пробега одной тонны груза.

Новые линии. Рост перевозок и, в связи с этим, возникающая необходимость разгрузить отдельные перегруженные направления вызывают потребность в постройке новых линий. Кроме того, присоединение к железнодорожной сети отдаленных предприятий и вовлечение в эксплуатацию новых районов природных богатств (лес, ископаемые: руда, уголь и т. д.) также побуждают к необходимости сооружения железнодорожных ветвей, линий и т. д.

По контрольным цифрам НКПС в районе Пермской жел. дороги в пятилетие должны быть сооружены следующие новые линии:

1—от Кургана—на Свердловск, через Шадринаск—Синарскую, протяжением 244 километра.

2—от Кизела до Перми, протяжением в 200 километров.

Обе эти линии имеют целью разгрузить: первая—выходы из Сибири (на Тюмень и Челябинск) и вторая—Кизеловскую линию.

3—от Пинюга—на У.-Сысольск, протяжением в 273 километра, для присоединения к сети лесных массивов.

4—Фосфориты—Яр, протяжением 205 километров. Эта линия предназначена для соединения с железнодорожной сетью Вятских (Кайских) месторождений фосфоритов, переработка которых в суперфосфат предполагается на Березниковском и Богомоловском химических заводах.

5—Вятско-Ветлужская линия, протяжением 84 км.; точных указаний о пунктах примыкания этой линии и о географическом расположении ее от НКПС'а пока не получено; дорогой эта линия учтена в качестве подъездных путей.

В плане Пермской жел. дороги учтены все эти линии, предусмотренные НКПС'ом, за исключением линии Кизел—Пермь.

Для вывоза грузов с Кизеловской линии (на участке Кизел—Чусовская) предложен был ряд решений: постройка 2-го пути, электрификация однопутной существующей линии, постройка одной из новых линий: Кизел—Пермь, Кизел—Бисер, Усолье—Верещагино—Воткинский завод, Усолье—Фосфориты—Вятка (или Яр). Окончательного выбора решения Центром не сделано; Пермской же дорогой было признано целесообразнее электрифицировать существующую линию Кизел—Чусовская. Стоимость работ по электрификации меньше размера затрат на укладку 2-го пути, а, тем более, меньше затрат, необходимых для сооружения новых линий. По электрифицированной линии вывоз грузов с Кизеловской линии обеспечивается далее 40-х годов, себестоимость эксплуатации ниже себестоимости при паровой тяге; новые линии не разгружают на достаточно долгий срок Кизеловского участка (если не допускать дорого стоящих кружных перевозок Кизеловских грузов) и не дают возможности загрузить открываемую с октября 1929 г. для нормальной эксплуатации линию Лысьва—Кузино. Проект электрификации Кизеловской линии, представленный Пермской железной дорогой в НКПС, поддержан многими отделами его и поддерживается Госпланом, но окончательного решения по данному вопросу пока не имеется.

В виду того, что этот вопрос окончательного решения не принял, план дороги на ближайшее пятилетие не предусматривает ни одного из этих вариантов, тем более, что задача вывозки грузов по линии Кизел—Чусовская в пределах пятилетия, по подсчетам дороги, может быть осуществлена, несмотря на значительное увеличение перевозок, путем некоторых, сравнительно незначительных, капитальных вложений на переоборудование существующей сейчас линии и путем применения более интенсивных и рациональных способов эксплуатации (повышение нагрузки на ось, увеличение составов, спаривание поездов, подталкивание и т. п.) Вместе с тем, в связи с последними указаниями НКПС'а, дорога в ближайшее время приступает к непосредственным техническим изысканиям электрификации линии Кизел—Чусовская.

Таким образом, к концу пятилетия Пермская жел. дорога, согласно построенного ею плана, увеличится на 806 км. и будет иметь протяжение эксплуатационной своей длины 5037 километров (см. приложенную схему).

Необходимо здесь же отметить еще одно обстоятельство. Следуя по пути выявленной уральскими организациями необходимости районирования сети дорог, расположенных в пределах Урала, НКПС уже с 1/X с. г. вводит в состав Пермской часть Московско-Казанской дороги от Свердловска до Агрыза (исключ.). В непродолжительном за тем времени произойдет и дальнейшая перекройка Уральской сети и увеличение Пермской дороги за счет части соседних, Сам.-Злат. и Омской железных дорог. Но в виду того, что перекройка пятилетних планов, в связи с этой перекройкой сети, вызвала бы значительные, по срокам

своим—длинные, работы, как планы НКПС'а, так и план дороги рассматривают дорожную сеть Урала в тех границах, в которых она сконструировалась к началу пятилетнего плана, с учетом только присоединяемых к отдельным частям дорог вновь строящихся линий.

Перевозка грузов и Просмотрев развитие хозяйства, обслуживаемого **пробеги их.** дорогой, которое увеличивает свою продукцию в 32/33 г. в 2—3 раза, следует сказать, что вероятную перевозку грузов против 27/28 г. нужно ожидать увеличенной не менее, чем в 2¹/₂ раза, а если учесть работу новых линий (особенно Пинюг—У.-Сысольск и Яр—Фосфориты), которые дадут новых грузов свыше 1000 тыс. тонн, а также учесть совершенно новую (в настоящее время неразвитую) химическую промышленность,—станет ясным, что к концу пятилетия грузооборот 27/28 года должен вырасти не менее, чем в 3 раза.

Произведенные подсчеты перевозок отдельных грузов, разработанные на этих данных грузовые потоки, а отсюда—общие и средние пробеги дают следующую картину роста перевозок (в тыс. тонн):

	913 г.	25/26	26/27	27/28	28/29	29/30	30/31	31/32	32/33
Перевезено всех грузов в поездах комм. движ.	5961	8557	10586	10735	14482	16960	20562	25096	30106
% ежегодн. прироста	—	—	—	+1,4	+34,5	+17,4	+21,2	+22,0	+20,0
% к 27/28 г.	—	—	—	100%	—	—	—	—	280%
% к 28/29 г.	—	—	—	—	100%	—	—	—	208%
% к 1913 г.	100%	—	—	—	242%	—	—	—	505%
Общий пробег всех грузов в млн. тоннокилом.	2465	2982	3979	3689	5311	6065	7106	8593	10623
% ежегодн. прироста	—	—	—	-7,3	+44,8	+13,6	+17,2	+20,9	+23,6
% к 27/28 г.	—	—	—	100%	—	—	—	—	288%
% к 28/29 г.	—	—	—	—	100%	—	—	—	199%
% к 1913 г.	100%	—	—	—	217%	—	—	—	431%
Средний пробег 1 тонны; километров	413	348	376	344	369	359	325	343	353

Следует обратить внимание, что общая перевозка грузов в 32/33 г. по сравнению с 27/28 г. увеличивается в 2,8 раза, а по сравнению с 28/29 г.—в 2 раза. Если из предстоящих в 32/33 году перевозок

исключить перевозки «новых» грузов — «химических», которых до сего времени почти не было, и перевозки, создаваемые новыми линиями, то окажется, что перевозки 32/33 года по сравнению с 27/28 годом увеличатся в 2,6 раза. Исходя из темпов развития хозяйства, когда (по сравнению с 27/28 г.) хлеб возрастает более чем в $2\frac{1}{2}$ раза, уголь Кизеловский (главная добыча в районе дороги) — в 3,7 раза, руда жел. в 3,8 раза, колчеданы в 5,3 раза, металл в 3,2 раза, пиломатериалы в 3,9 раза, дрова не менее, чем в 2,5 раза и когда новые линии и химическая промышленность дадут «новых» грузов около 2,5 милл. тонн, увеличение грузооборота без „новых“ грузов по сравнению с 27/28 г. в 2,6 раза едва ли можно признать преувеличенным или преуменьшенным, так как развитие его намечено параллельно развитию обслуживаемого хозяйства. Почти такой же темп роста дают и общие пробеги грузов.

По отдельным годам % прироста грузооборота (другими словами — темп развития его) неодинаков, он достигает максимума в 31/32 г., а в 32/33 г. дает снижение, но и ежегодный прирост продукции Уральского народного х-ва и вложений в него также неодинаков.

Капитальные вложения во все хозяйство Урала по отдельным годам пятилетия намечены в следующих размерах (в милл. рублей по неизменным ценам 25—27 г.):

27—28 г.	28—29 г.	29—30 г.	30—31 г.	31—32 г.	32—33 г.	Всего.
160,9	340,0	621,8	761,0	854,2	907,3	3484,3

Если принять каждый год пятилетия, по сравнению с последующим за ним, за 100, то в течение пятилетия мы увидим следующее возрастание (в процентах к предыдущему году) капитальных вложений в хозяйство Урала:

В 28—29 г.	в 29—30 г.	в 30—31 г.	в 31—32 г.	в 32—33 г.
211%	183%	122%	112%	106%

Темп возрастания капитальных вложений только в промышленность Урала выразится следующими цифрами:

В 28—29 г.	в 29—30 г.	в 30—31 г.	в 31—32 г.	в 32—33 г.
174%	243%	130%	108%	104%

Темп увеличения капитальных вложений в сельское хозяйство будет таков:

В 28—29 г.	в 29—30 г.	в 30—31 г.	в 31—32 г.	в 32—33 г.
178%	119%	111%	114%	112%

Отсюда мы видим, что наибольшего темпа капитальные вложения достигнут в 29—30 году, далее, несмотря на неизменное повышение размера всех вложений в абсолютных цифрах, темп этих вложений, напряжение их, снижается. Естественно, что на перевозках указанное максимальное напряжение вложений, достигаемое, как сказано, в 28—29 г., отразится несколько позднее, когда вложенные капиталы начнут давать результаты, то есть, когда заводы, фабрики, рудники и т. д. начнут работать с полной нагрузкой. Поэтому, станет понятным, что работа

дороги будет, как обрисовано в таблицах, приведенных выше, возрастать наиболее интенсивно в последние годы пятилетия, особенно в 31—32 г.

Средний пробег одной тонны до 32—33 г. снижается, а в этом году повышается; повышение пробега здесь находится в зависимости от начала эксплуатации новых линий (увеличивающихся пробег грузов, в частности, — лесных материалов по линии Пинюг—У.-Сысольск), а также в связи с тем, что в этом году наступает полное развитие химической промышленности, грузы которой имеют средний пробег в 32—33 году около 750 т. т.

Состав перевозимых грузов будет следующий (тыс. тонн):

	27—28 г. *)	32—33 г.	% к 27—28 г.	% к 26—27 г.
Хлебные грузы	1319	3856	292	168
Каменный уголь и кокс	1904	5262	276	249
Руды	820	2367	289	349
Металлы и изделия	1665	4257	256	286
Лесные материалы	1385	3542	256	321
Дрова	718	1877	261	181
Прочие грузы	2924	8945	306	396

*) Примечание: Для сравнения здесь приведены цифры перевозок 27—28 г., ближайшего года к пятилетию, но нужно иметь в виду, что, как уже сказано было выше, количество хлебных перевозок в этом году было ненормально малое, поэтому для правильного понимания изменения состава, грузооборота в 32—33 г. нужно иметь в виду и четвертый столбец цифр, выражающий состав грузов в 26—27 г., когда перевозка хлеба в сравнении с общей перевозкой грузов была нормальной.

По сообщениям перевозки 1927—1928 года и конца пятилетия разобьются таким образом:

	27—28 г.		32—33 г.		26—27 г.	
	Тыс. тонн	% %	Тыс. тонн	% %	Тыс. тонн	% %
Местные перевозки	4871	45,4	14055	46,6	4409	41,7
Вывоз	2159	20,1	7434	24,7	2056	19,4
Ввоз	1959	18,2	4203	14,0	2153	20,3
Транзит	1746	16,3	4414	14,7	1968	18,6
ИТОГО	10735	100	30106	100	10586	100

Примечание: В этой таблице, кроме данных за 27—28 г, приведены и данные за 26—27 г., т. к. одни данные за 27—28 г., в виду снижения в этом году хлебных перевозок, составляющих вообще главную массу транзита, не выразили бы правильно изменение в соотношении перевозок по сообщениям.

В связи с развитием Уральского хозяйства, увеличением перевозок сырья и топлива и увеличением выпускаемой продукции, возрастает к 1932—1933 г. удельный вес местных перевозок и вывоза; ввоз же и транзит будут занимать меньшую долю во всех перевозках.

В числе указанных грузов дорога перевезет для своих нужд: в 27—28 г.—1457 тыс. тонн., в 28—29 г.—1600 тыс. тонн., в 32—33 г.—2538 тыс. тонн. или 174%.

Как видно, рост перевозок грузов для нужд дороги значительно ниже общего роста перевозок, что, до известной степени, необходимо отнести к упорядочению служебных перевозок в течение ближайшего пятилетия.

Сопоставляя приведенные данные с работой всей сети, следует отметить, что рост перевозок и общих пробегов по Пермской железной дороге ожидается более интенсивный, при средних пробегах значительно ниже сетевых.

	По сети.	По Пермск. ж. д.
Процент перевозок в 32—33 г. к 28—29 г.	152%	208%
Процент общего пробега грузов в 32—33 г. к 28—29 г.	151%	199%
Средний пробег 1 тонны в 28—29 г.	590	369
» 1 » в 32—33 г.	584	353

Общее рассмотрение грузооборота Пермской ж. д. показывает, что, при интенсивном росте перевозок, при снижении среднего пробега одной тонны груза, следует ожидать сильного увеличения загрузки перевозками отдельных линий; напряжение работы должно из года в год возрастать и требовать для выполнения ее все больших и больших вложений средств. При ограниченности возможностей получения средств от НКПС'а, дорога главное свое внимание должна обратить на изыскание необходимых средств внутри своего хозяйства: на повышение изм-рителей, рационализацию работы и т. д.

Потоки грузов. Выше было отмечено, что последний год (27—28) перед текущим пятилетием в отношении хлебных перевозок был провальным. Хлеб же на Пермской железной дороге перевозится в массе по главной и Челябинской линиям, а поэтому исключительно на работе этих линий (в сторону снижения) и отразились перевозки хлеба в 27—28 году.

Имея в виду, что определение потока грузов важно с точки зрения пропускной и провозной способности линии, и поскольку уже в 26—27 г. Главная и Челябинская линии пропустили больший поток, чем в 27—28 г., нижеследующее сопоставление данных 32—33 г. на всех линиях, кроме указанных выше двух, произведено с данными 27—28 г. и только по этим 2-м линиям с данными 26—27 года.

Посмотрим же, как в результате всей предстоящей работы к концу пятилетия, будут загружены отдельные линии и участки дороги. В нижеследующей таблице приводятся цифры (в тысячах тонн) количества грузов, которые должны будут пропустить через себя перечисленные в таблице линии и участки.

	27 - 28 г.	32—33 г.	32—33 г. в % к 27—28 г.	Примечание
Тюменская линия (выход из Тюмени)	1763*)	1785	104	*) По данным за 26—27 г.
Тюменская линия (подход к Свердловску)	1948*)	1334	69	
Челябинская линия (выход из Челябинска)	851	890	105	
Свердловск—Пермь	1375*)	2056	150	
Пермь - Вятка	1600*)	3750	234	
Калино—Пермь	765	2089	273	
Калино - Чусовская	922	3432	372	
Чусовская—Гороблагод.	630	1452	231	
Горобл. — С.-Донато	938	2168	231	
С.-Донато - Тагил	1160	2181	188	
Тагил—Свердловск (в подходе к Свердловску) . . .	940	1698	181	
Кизеловская линия (в подходе к Чусовской)	1069	3856	361	
Богословская линия (в подходе к Горобл.)	640	1997	312	
С.-Донато - Н.-Салда	305	978	321	
Н.-Салда—Алапаевск	118	871	738	
Алапаевск - Егоршино	237*)	831	351	
Егоршино—Богданович	97	655	675	
Дружинино—Бердяуш	330	488	148	
Кузино - Дружинино	198	854	431	
Кузино - Лысьва	—	1567	—	
Лысьва—Калино	302	1843	610	

	27—28 г.	32—33 г.	% к 27—28 г.	Примечание
Выход из Тавды	145	449	310	
Подход к Свердловску из Тавды	534	940	176	
Котласская в подходе к Вятке П	222	1032	465	
Курган - Свердловск	—	3248	—	
Пияюг - У. Сысольск	—	480	—	
Фосфориты - Яр	—	1000	—	

Примечание: Во всех случаях данные приведены только в грузежном направлении.

Просматривая потоки, видно, что Тюменская и Челябинская линии в 32-33 г. почти не дают прироста перевозок. Это объясняется разгружающим влиянием линии Курган-Свердловск, на которой поток уже в 32-33 г. достигает 3248 т. т. Линия эта строится с 0,004 предельными под'емами—как звено будущей сверхмагистральной (Сибирь-Курган-Шадринск-Свердловск-Агрыз-Нижний-Москва). При таких облегченных условиях, поток в 3,2 млн. тонн эта линия должна пропустить свободно. Курганская линия вступает в эксплуатацию в 31-32 году; в этом году грузовой поток на ней определяется около 1500 тыс. тонн. Отсюда следует, что наибольшую работу Тюменская и Челябинская линии будут иметь в 30-31 г., при чем поток на первой из них для этого года, при выходе из Тюмени, определен в 2880 тыс. тонн, а для второй, при выходе из Челябинска,—1537 тыс. тонн.

По абсолютным цифрам грузового потока в 32-33 г. выделяются следующие линии:

1. Кизеловская в подходе к Чусовской 3856 т. т.
2. Пермь-Вятка 3750 »
3. Калино-Чусовская 3432 »

От 2-х до 3-х млн. тонн густоту перевозок будут иметь следующие линии:

1. Сан-Донато-Тагил 2181 т. т.
2. Гороблагодатская-С.-Донато 2168 »
3. Калино-Пермь 2089 »
4. Свердловск-Пермь 2056 »

До 2-х млн. тонн густота будет на следующих линиях:

1. Богословская линия в подходе к Гороблагодатской . 1997 т. т.
2. Лысьва-Калино 1843 »
3. Тюменская 1785-1334 »
4. Тагил-Свердловск 1698 »
5. Кузино-Лысьва 1567 »

6. Чусовская-Гороблагодатская	1432 т. т.
7. Котласская в подходе к Вятке	1032 »
8. Фосфориты-Яр	1000 »

На остальных линиях поток грузов будет менее 1 млн. тонн. Следует отметить также, что на Богословской и Котласской линиях указанных размеров поток достигает в подходе к узлу. Увеличение (резкое) потока на Богословской линии происходит за счет станции Верхняя, где будет расположен Богословский Комбинат. В общей сложности, станция Верхняя будет отправлять к Гороблагодатской до 500 тыс. тонн груза. На Котласской линии увеличение потока происходит в Пинюге за счет грузов (до 400 т. т.) с линии Пинюг-У. Сысольск.

Открываемая с октября месяца 29 года для регулярного движения линия Лысьва-Кузино получает к концу пятилетия значительный поток, главным образом за счет грузов Кизеловской линии (уголь, калий, удобрения) и за счет продукции Чусовского и Лысьвенского заводов, облегчая тем самым работу, главным образом, линии от Чусовской через Тагил на Свердловск.

Приведенные основные потоки указывают как на различную степень загрузки линий в 32-33 г., так и на различный темп прироста перевозок.

Напряженность работы большинства линий возрастает и возрастает бурно. Наиболее загруженными участками в сети Пермской железной дороги, при слабой пропускной способности, является Кизеловская линия, загружены сильно отдельные участки Горнозаводской линии и чрезвычайно значительный поток имеет линия (хотя и менее технически тяжелая) Пермь-Вятка.

Сезонность и встречность перевозок, использование по-рожных течений.

Напряжение работы дороги в целом должно возрасти (по росту грузооборота) к концу пятилетия по сравнению с 27-28 г. не менее, чем в 3 раза, и по сравнению с 28-29 г.—в 2 раза. Для удовлетворения обслуживаемого дорогой хозяйства жел.-дорожными перевозками, при несомненном ограничении в отпуске НКПС'ом средств на капитальные вложения для усиления и развития дороги, перед жел.-дорожным транспортом стоит, как указано выше, задача изыскания средств внутри самого хозяйства.

Однако, современное использование транспорта клиентурой далеко нельзя считать удовлетворительным. Кроме необходимости повышения улучшения в ближайшее пятилетие использования технических средств дороги со стороны клиентуры (сокращение простоев вагонов, ускорение погрузки и выгрузки), ставится также задача по снижению неравномерности в сезонности перевозок, которая заставляет дорогу подготавливать технические средства отдельных линий для работы короткого промежутка времени в году (месяц-два), совершенно или неполно используя их остальную часть года. В связи с этим, пятилетним планом намечено решительное снижение неравномерности перевозок по отдельным линиям.

Объясним, попутно, что под понятием неравномерности перевозок разумеется отношение количества перевезенных грузов в наиболее загруженные месяцы к среднему количеству перевозок за год. Другими словами, если среднюю месячную перевозку мы примем за 100, то цифры большие, чем 100, будут показывать, насколько определенный участок дороги перегружается в отдельные периоды напряжения перевозок по сравнению со средней, так сказать, нормальной работой.

У Ч А С Т К И	% неравномерн. (макс. к средн.)	
	27-28 г.	32-33 г.
Котлас-Пинюг	151°)	175
Пинюг-Мураши	134°)	160
Мураши-Вятка	118°)	150
Зуевка-Вятка	164	135
Валозино-Зуевка	163	125
Верецагино-Балезино	163	125
Пермь II-Верецагино	158	125
Кунгур-Пермь II	173	125
Шая-Кунгур	173	125
Свердловск-Шая	173	125
Камышлов-Свердловск	147	135
Тюмень-Камышлов	157	135
Чусовская-Пермь II	122	120
Бисер-Чусовская	126	120
Бисер-Гороблагодатская	113°)	115
Гороблагодатская-Тагил		115
Тагил-Свердловск	122	115
Уфалей-Свердловск	151	130
Челябинск-Уфалей		130
Калино-Лысьва	118°)	120

У Ч А С Т К И	% неравномерн. (макс. к средн.)	
	27-28 г.	32-33 г.
Кузино-Нязе-Петровск	124	120
Нязе-Петровск-Бердяш	145	120
Кизел-Усольская	137	120
Кизел-Чусовская	134	120
Надеждинский зав.-Верхотурье . . .	113*)	115
Верхотурье-Гороблагодатская . . .	126	115
С.-Донато-Алапаевск	131	120
Алапаевск-Егоршино	162	130
Егоршино-Богданович	243	125
Богданович-Шадринск	128*)	135
Тавда-Туринск	125	130
Туринск-Егоршино	119*)	125
Егоршино-Свердловск	130	125
Гирсово-Слободской	165	130
Чайковская-Нытва	146	125
Раз. 70-Ревда	149	130
Дуньевка-Копи	154	120

*) Примечание: Обычно, на этих участках неравномерность бывает значительно выше данных, запроектированных на конец пятилетия.

Загруженность участков ведет к необходимости самым решительным образом бороться со встречными перевозками, особо не допуская их на тяжелых, перегруженных линиях.

Наконец, приведенные выше потоки показывают нагрузку линий в одном грузовом направлении. В обратном направлении грузов перевозится значительно менее и вагоны, в большинстве случаев, возвращаются порожняком, а процент порожнего пробега вагонов не опускается на дороге ниже 30 проц. от груженого пробега их. Считая, что недоиспользование многомиллионного основного капитала дороги — совершенно ненормальное положение, текущее пятилетие должно быть первым отрезком времени, когда вопросы транспортирования грузов, особенно в связи с постройкой новых заводов, фабрик и т. д., а также произ-

водственные планы снабжения рудой, топливом, сырьем, продуктами питания и т. д., должны самым теснейшим образом увязываться с потоками грузов по линиям и, прежде всего, должны быть направлены на использование порожних течений.

Перевозки пасса- Перевозка пассажиров и их пробег по Пермской
жиров. дороге за отчетное время достигли следующих размеров.

	25-26 г.	26-27 г.	27-28 г.	28-29 г.
Перевезено тысяч человек	6304	5719	6445	7845
Ежегодный прирост в % %	+25,2	—10,0	+12,7	+21,7
Средний пробег 1 пассаж.-километров	120	123	120	130
Общий пробег в тыс. пасс.-километров	758	702	774	1023
Ежегодный % прироста	+23,4	+7,4	+10,3	+32,3

На 1929-30 год НКПС установил для дороги перевозку пассажиров в 9100 тыс. челов. при среднем пробеге в 118 килом., т. е., перевозка намечается с увеличением на 16 проц. Средний прирост перевозок пассажиров за последние годы был близок к 16 проц. и ни разу не опускался ниже 10 проц. (исключая 26-27 г.—год повышения пассажирских тарифов); в связи с хозяйственным развитием Урала и Сибири, пассажирские перевозки должны сохранить ежегодный прирост не менее 10 проц. Поэтому, для 30-31 года и последующих лет ежегодный прирост перевозки пассажиров принят — 15, 12 и 10 % (для 32-33 г.).

Исходя из этих данных, размеры перевозок пассажиров на пятилетие определяются в следующих размерах:

	1913 год	27-28 год	28-29 г.	29-30 г.	30-31 г.	31-32 год	32-33 г.
Перевезено пасса- жиров; тысяч	5240	6445	7845	9110	10476	11735	12900
% к 1913 году	100%	—	—	—	—	—	246%
% к 27-28 году	—	100%	—	—	—	—	200%
% к 28-29 году	—	—	100%	—	—	—	164%
Общий пробег пасс.; в тыс. пасс.-килом.	717371	773613	1023000	1075000	1257000	1408200	1548000
% к 1913 году	100%	—	—	—	—	—	216%
% к 27-28 г.	—	100%	—	—	—	—	200%
% к 28-29 г.	—	—	100%	—	—	—	151%
Средн. проб. 1 пасс.	137	120	130	118	120	120	120

По сравнению с данными роста перевозок по всей железнодорожной сети Союза, рост пассажирских перевозок по Пермской железной дороге ожидается более интенсивный:

	По сети Союза	По Пермск. ж. д.
Перевозки пассажиров в 32-33 г.		
в проц. к 28-29 г.	136	164 -
Общий пробег пассаж. в 32-33 г.		
в проц. к 28-29 г.	132	151

Заключение. Все приведенные выше цифры, запроектированные в результате возможно более близких, отвечающих планам промышленности и народного хозяйства Урала, подсчетов, рисуют перед нами перспективы колоссальной работы, стоящей перед Пермской жел. дор. в предстоящее пятилетие. Поэтому сейчас, при проработке плановых перспектив на местах,—в цехах, бригадах, ячейках, комитетах и совещаниях, мы с особой чуткостью и вниманием должны отнестись к рассмотрению отдельных частей плана и отдельных частных задач, стоящих перед хозяйством Пермской жел. дороги, имея в виду необходимость наиболее полного обеспечения чрезвычайных, не имеющих никаких масштабов для сравнения с прошлым, задач, стоящих перед транспортом.

III. Размеры движения.

Общая предпосылка к определению размеров движения.

Выше в части определения грузооборота по Пермской дороге достаточно обрисована динамика его роста. С последнего года перед данным пятилетием (1927/28 год) в течение пятилетия тоннаж грузооборота вырастает в 2,8 раза—с 10735 тысяч тонн в 1927/28 году до 30106 тысяч тонн в 1932/33 году.

Этот рост—результат прогресса в народном хозяйстве, в промышленности, но еще не транспорта.

Нашей обязанностью является не только все пред'являемое нам на дорогу перевезти, но и выполнить эти перевозки возможно с наименьшими затратами средств. Степень выполнения этой последней задачи и отметит наше место среди прочих крупнейших объединений народного хозяйства. Повышение качества нашей работы, измеряемое величиной себестоимости перевозок, обуславливается прежде всего возможно полным использованием подвижного состава, паровозов и вагонов, так как в этом случае количество их, вводимое в работу, будет наименьшим, действительно необходимым. Следствием такого использования явятся меньшие затраты на капитальные вложения по постройке нового подвижного состава, уменьшение стоимости содержания его в исправном состоянии, меньшие затраты на топливо и т. д. Использование подвижного состава будет тем выше, чем лучше будет загружена его мощность: у вагонов подъемная сила, у паровозов их двигательная сила.

Отсюда мы подходим к двум измерителям работы подвижного состава, к повышению которых для достижения указанной выше цели (снижение себестоимости перевозок) мы должны всемерно стремиться: нагрузке на ось вагона и составу поезда.

С помощью этих измерителей при известном грузообороте по участкам дороги и определяются размеры движения, т.-е., число пар поездов по участкам дороги. Понятно, чем выше будут отмеченные измерители, тем данный грузооборот будет выполнен с меньшими размерами движения поездов, тем работа будет экономичнее.

Нагрузка на ось вагона.

Первоначально определяется нагрузка на ось для груженого вагона по каждому участку, считаясь с отчетными данными за прошлое время и с составом грузооборота по роду грузов, и затем, делая поправку на процент порожнего пробега в грузовом направлении, находится средняя нагрузка на ось груженого и порожнего вагона в грузовом течении.

Необходимо отметить, что при определении нагрузки на ось, кроме отмеченных обстоятельств, были приняты в расчет, во-первых, решение ЦУЖЕЛ'а, опубликованное в «Транспортной Газете» 1 августа 1929 г., допускать загрузку вагонов подъемной силы в 16,5 тонн до 18 тонн для металлов, руд, угля и хлеба и, во-вторых, увеличение насыщения дороги большегрузными вагонами в размере 20% от потребного наличия к концу пятилетия.

Указанные мероприятия для 1929/30 г. дают повышение нагрузки на ось груженого и порожнего вагона в обоих направлениях на 4,5%—5%.

Для 1932/33 г. тот же измеритель намечался по участкам на основании картограммы грузовых потоков и имея в виду насыщение к этому времени парка дороги большегрузными вагонами.

При этом для лучшего использования большегрузных вагонов предполагалось, что 90% Кизеловского угольного потока, идущего в сторону Чусовской, и 60% поступающего угля из Сибири будет загружаться в большегрузные вагоны.

Таким образом, были определены нагрузки на ось вагона в груженом направлении по всем участкам дороги для 1929/30 и 1932/33 года. По промежуточным годам эта данность определялась интерполированием.

Путем деления тонно-километров в грузовом направлении на каком-либо участке дороги на среднюю нагрузку на ось груженого и порожнего вагона в этом же направлении находим вагоно-осе-километры.

Затем вводим предположение, что в обратном порожнем течении будет сделано столько же вагоно-осе-километров, как и в груженом.

Груженные тонно-километры по порожнему течению нам известны на основании данных, изложенных в части грузовых потоков.

Деля груженные тонно-километры в обоих направлениях на вагоно-осе-километры также в обоих направлениях, найдем нагрузку на ось груженого и порожнего вагона в обоих направлениях.

Поэтому при определении размеров движения, имея уже известный грузооборот и пробег грузов (тонно-километры), нужно, задаваясь нагрузкой на ось вагона и средним составом поезда, тщательно промерить все наши возможности с этими измерителями, поскольку значение их, как указано выше, очень велико.

Увеличение числа большегрузных вагонов до 20% (на Пермской в данное время насыщение доходит до 13%) при условии вполне удовлетворительного использования подъемной силы по арифметическому подсчету даст рост средней нагрузки на ось вагона в 3—3,5%, что, собственно, и предвидится перспективами—контрольным планом ЦПУ.

Следующая табличка показывает по отношению средней нагрузки на ось груженого и порожнего вагона предположения ЦПУ и Планового Отдела Пермской дороги.

Нагрузка на ось груженого и порожнего вагона

1928—29 г.		1929—30 г.		1932—33 г.		Процент роста по отв. к 29—30 г.	
Задано по смете	Предп. выполн.	Предп. ЦПУ	Предп. Прм. ж. д.	Предп. ЦПУ	Предп. Прм. ж. д.	ЦПУ	Правд. Прм. ж. д.
4,72	4,50	4,70	4,71	4,85	4,97	3,2 %	5,61%

По плану Дороги рост средней нагрузки составляет не 3,5%, а около 6% вследствие значительного уменьшения влияния маловесных грузов в условиях резкого под'ема тяжелой промышленности Урала.

Что касается влияния на среднюю нагрузку на ось вагона улучшения сортировки мелочных грузов, то таковое, как это сделано и контрольным планом ЦПУ, особенно не отмечено, предполагая, что это влияние компенсирует недостатки большегрузных вагонов, среди которых главнейшим является худшее их использование в порожнем направлении по сравнению с нормальным вагоном.

Из приложенных таблиц нагрузки на ось в груженом направлении видно резкое их превышение в зависимости от мощности угольного потока.

Из тех же таблиц видны случаи снижения нагрузки на ось вагона в груженом направлении в последующие годы по сравнению с 1929/30 годом.

Такой случай, например, наблюдается на участке Свердловск—Кузино.

Об'ясняется это тем, что довольно мощный угольный поток на участке Лысьва-Кузино будет вызывать на участке Свердловск-Кузино возвращение порожних тяжеловесных вагонов по грузовому течению (от Свердловска до Кузино), имея в виду, что этот путь является кратчайшим для возврата их, а также и то, что возвращение их через

Тагил (там возврат будет иметь место для вагонов, прошедших из Чусовской с углем через Тагил, создаст большие размеры движения (по числу пар поездов) по порожнему течению.

Увеличение этого неизбежного порожнего пробега с возрастанием угольного потока на участке Лысьва-Кузино и способствует падению нарузки на ось.

Состав поездов.

Следующая данность — состав поездов по участкам и направлениям дает возможность определить число пар поездов по участкам путем деления вагоно-осе-километров в грузовом направлении на состав в осях в том же направлении. В результате получим поезд-километры, разделив которые на длину участка, определим число пар поездов на данном участке.

Заданные нормы составов отличаются крайней жесткостью при условии использования в порожнем направлении предельной длины путей, а в груженом полной мощности паровоза с учетом зимнего снижения весовой нормы и несколько пониженного фактического веса сборных поездов.

Составы поездов намечены, исходя из повышения весовых норм, на участке Тюмень-Свердловск до 1800 тонн, от Свердловска до Вятки до 1310 тонн, Вятка-Котлас—550, Свердловск-Челябинск—1020, Чусовская-Кизел вес нормального состава 660 тонн и сдвоенного со вторым паровозом в середине 1400, Кизел-Солеварни путем применения толкачей—900 т., Солеварни-Кизел тоже с толкачами 600 тонн, Чусовская-Бисер с толкачами—900 тонн, Кушва-Надеждинск—800 тонн, Алапаевск-Сан-Дonato—500, Свердловск-Тавда—800 тонн, Алапаевск-Богданович—800 тонн.

Для 1930/31 года имеется изменение в составе на участке Пермь-Чусовская, где в виду удлинения станционных путей вес поезда, с толкачем будет доведен до 1500 тонн, вместо 1050 тонн в 1929/30 году.

В 1931/32 году намечаются следующие изменения в весовых нормах. На участке Кизел-Усольская сдвоенные поезда обслуживаемые паровозами серии Э, достигнут веса в 1350—1400 тонн.

В 1932/33 г. на линии Гороблагодатская-Надеждинск обслуживание поездов будет производиться паровозами серии Э в новой норме 1250—1300 тонн.

На участке Кизел-Чусовская, начиная с 1929/30 года, будет развиваться движение сдвоенными поездами.

На участке Пинюг-Мураши с 1932/33 года нормальные паровозы будут водить также двойные составы со вторым паровозом в середине.

Вообще же удваивание поездов будет производиться на тех участках, где окажется недостаток в пропускной способности и где длина станционных путей позволит использовать это мероприятие полностью. По новым линиям Яр-Фосфоритная и Пинюг-Усть-Сысольск намечается также сдваивание составов.

По отчетности, а также по таблицам, приложенным к данному плану, составы поездов в этом случае сдваивания даются одинарные, то-есть, двойной поезд считается не за один, а за два самостоятельных поезда.

В таблицах приведены размеры движения как средне-годовые, так и для периода максимального развития перевозок.

Товаро-пассажирские поезда и их состав входят в учет по товаро-воинскому движению.

В отношении заданных на пятилетие составов поездов нет твердого предположения, что они останутся все это время неизменными.

Наоборот, возможно обратное предположение об увеличении их и даже в непродолжительном времени.

В направлении увеличения весовых норм опыты продолжаются, закончатся они, примерно, в середине декабря и около этого времени будут выработаны наивыгоднейшие веса поездов на дороге. В настоящее же время, не имея твердых, вполне обоснованных и испытанных данных, мы не имеем возможности в таком серьезном плане задаваться наугад еще большими составами, чем это сделано нами.

В случае благоприятных результатов опытов в направлении возможности повышения весовых норм, таковые будут введены в план при первом же уточнении его.

Тем не менее и при заданных теперь составах средние составы по дороге нами намечены выше контрольных цифр, заданных Центральным Плановым Управлением.

В расположенной ниже табличке даны сравнения цифр составов для Пермской дороги, заданные НКПС и Правлением дороги.

Средний состав поезда по дороге:

1928-29 г.		1929-30 г.		1932-33 г.	
Задано по смете	Предпол. выполн.	НКПС	Правлением дороги	НКПС	Правлением дороги
84,3	88	93 осей	93,5 осей	95 осей	98,1 осей

Товаро-воинское движение.

Характеристика размеров движения по главным участкам дороги и их динамика по годам приводятся в нижеследующей таблице.

Размеры движения по главным участкам дороги.

Участки	1929-30 г.	1930-31 г.	1931-32 г.	1932-33 г.	Примечание
Пияюг—Мураши	5,58	5,25	5	10,75	В 1932-33 году движ. вдвоен. поездами. В 1931-32 г. производится удлинение путей.
Мураши—Вятка	5	5,22	6	12,2	

Участки	1929-30 г	1930-31 г.	1931-32 г.	1932-33 г	Примечание
Зуевка—Вятка . . .	10,85	13	14,5	16	С 1930-31 года вес поездов увеличивается с 1050 тонн до 1500 путем применения толкачей после производства работ по удлинению путей в 1929-30 году.
Валезино—Зуевка . .	11,03	13	11	16	
Верецаг.—Валезино	11,02	12,60	13,5	14,6	
Пермь—Верецагино	11,41	12,9	13,8	14,75	
Кунгур—Пермь . . .	10,10	10	9,8	9,56	
Шаля—Кунгур . . .	10,10	10	9,6	9,46	
Кузино—Шаля . . .	10	9,9	9,5	9,48	
Свердл.—Кузино . . .	10	10,3	10,6	10,8	
Уфалей—Свердл. . .	9,58	11,3	9,9	6,7	
Челябинск—Уфалей	9,58	11,8	10,4	6,7	
Свердл.—Камышлов	10,43	11,7	8	6,7	
Камышлов—Тюмень	9,13	11	7,5	6,2	
Калино—Пермь . . .	7,91	6,5	7,3	8,34	
Калино—Лысьва . . .	4,26	5,7	9,4	12	С возрастанием движения число одвоенных поездов должно увеличиваться и в 1932-33 г. стать сплошным одвоенным.
Лысьва—Кыш	1,60	3,8	5,74	7,7	
Кыш—Кузино	1,46	4,2	6	7,7	
Кузино—Дружинино	4,4	8	7,8	8	
Дружин.-Н.-Петров		5	4,8	4,9	
Н.-Петров.—Берд.	5	6	5,8	5,8	
Чусовская Бисер	5,60	6,5	7,2	8,2	
Чусовская—Губаха	13	17,5	21,5	26	
Губаха—Кизел . . .	11	12,5	16	19,6	

Участки	1929-30 г.	1930-31 г.	1931-32 г.	1932-33 г.	Примечание
Кизел—Усольская	3	3,75	10,3	14	С 1931-32 г. сдвоенные поезда, обслуживаемые пар. сер Э, число пар. уменьшится вдвое. В 1930-31 г. производится усиление верхнего строения и удлинение путей.
Бисер—Гороблагод.	5,3	5,7	6,5	7,4	
Гороблаг.—Тагил.	8,3	9	10,35	11,9	
Тагил—Свердловск	7,6	8,4	9,7	10,2	
Надежд.—Верхот.	5,4	5,9	6,40	4	С 1932-33 г. поезда обслуж. пар. сер. Э. В 1931-32 г. производится усиление верхнего строения и удлинение путей.
Верхот—Горобл.	7	8,7	10,5	7,6	
Н.-Салда—Алапаев.	5,2	7,5	8,7	9,8	
С.-Донато—Н.-Салда	7,5	9	10,2	11	
Курган-Шадр.-Син.	—	—	5,2	9	
Синар.—Свердловск	—	—	5,2	9,25	

Рассматривая таблицу, видим резкое увеличение движения на участке Пинюг-Вятка в 1932-33 году, как следствие появления довольно значительного грузового потока с новой линии Пинюг-Усть-Сысольск, поступающей в эксплуатацию в 1932-33 году.

Главная линия от Вятки до Перми дает значительный прирост движения за счет усиления потока, поступающего с Горнозаводской линии через Пермь и линии Яр-Фосфоритная, переходящей в эксплуатацию в 1931-32 году.

Размеры движения по Главной линии от Перми до Кузино медленно снижаются вследствие усилившегося влияния Московско-Казанской железной дороги.

На участке Свердловск-Кузино проявляется незначительный рост движения, объясняемый, главным образом, направлением по грузовому течению через Кузино на Чусовскую порожних большегрузных полувагонов из-под выгрузки угля.

Тюменский участок даст прирост движения включительно по 1930-31 год. С 1931-32 года, то-есть с переходом линии Курган-Свердловск в эксплуатацию, размеры движения начинают падать довольно резко.

Такое же точно положение по той же самой причине наблюдается на линии Свердловск-Челябинск.

Чрезвычайно резко повышается движение в северной части Западно-Уральской линии, заполняемой преимущественно угольным потоком. Работа этой линии умеряет рост размеров движения на Горнозаводской линии от Чусовской до Свердловска, который и при этой помощи является большим.

Движение в южной части Западно-Уральской линии от Дружинино до Бердяуша стабилизуется, так как лесные материалы, металлы, отправляемые с Горнозаводской и Северо-Восточно-Уральской линий по назначению в Среднюю Азию, пойдут через Челябинск-Гроизд-Орск-Актюбинск.

Рост размеров движения в 1930-31 году на участке Кузино-Дружинино происходит в виду направления Кизеловского угля с северной части Западно-Уральской линии на Казанскую дорогу.

Наиболее резко возрастают размеры движения на линии Кизел-Усольская и здесь уже с 1931-32 года приходится прибегнуть к мощным сериям паровозов.

Довольно сильный рост имеется и на линии Гороблагодатская-Верхотурье вследствие усиления вывоза продукции лесной промышленности.

Рост движения на линии Н.-Салда-Алапаевск идет за счет усиления поступления Сибирского угля.

Очень большой грузовой поток преимущественно хлеба и угля загружает новую линию Курган-Свердловск, весовая норма поездов на которой будет установлена не менее, чем в 2500 тонн.

В последнем году пятилетия пробег поездов товаро-воинского движения составляет 22424 тысячи поездо-километров против 10178 тысяч в 1927-28 году, или в 2,2 раза больше, между тем, как число тонно-километров вырастает в 2,88 раза больше. Безусловное сокращение поездо-километров на единицы перевозочной продукции на

$$\frac{2,88}{2,2} \frac{(2,88 - 2,2)}{2,2} 100\% = 30\%$$

является следствием увеличения нагрузки на ось и среднего состава поезда.

Размеры пассажир. движения. Размеры пассажирского движения отражены в особых таблицах.

Средние составы поездов в 1929-30 и 1932-33 года достигают 40,5 осей, но в промежуточные годы имеется падение этого измерителя, вызванное введением дополнительной пары пригородных поездов на участка Свердловск-Баженково, Свердловск-Тагил и Свердловск-Кузино. Увеличение в дальнейшем числа рейсов дальних поездов по главной линии вводит снизившийся состав в прежние размеры.

Населенность на ось для 1929-30 года составляет 5,36 пассажиров и для последнего года пятилетия 5,87.

Пробег пассажирских поездов в 1932-33 году по сравнению с 1929-30 годом возрастает на 1426566 поездо-километров. Увеличение пробега происходит вследствие увеличения числа рейсов курьерских и пассажирских дальних поездов сообщения Москва-Сибирь, за счет поездов новой линии Свердловск-Курган, увеличения пригородного движения Свердловского и Вятского узлов и замены на некоторых участках товаро-пассажирских поездов в почтово-пассажирские.

Хозяйственное движение. Ведомости размеров пассажирского движения приложены к плану. Размеры движения хозяйственных поездов в таблицах не отражены. Размеры этого движения являются ощутительными для третьего и четвертого кварталов.

Пробег их разверстан по отделениям. Средний состав хозяйственных поездов принят в 70 осей.

Движение этих поездов в поездо-километрах по отделениям предположено в размерах, указанных в следующей таблице.

Таблица движения хозяйственных поездов в поездо-километрах по отделениям:

Отделение	1929-30 г.	1930-31 г.	1931-32 г.	1932-33 г.
1	50000	60266	64081	69335
2	42000	53057	57077	68645
3	44000	54463	58476	65525
4	33000	40312	42360	44140
5	21000	30090	33060	35395
6	29000	32854	35046	55460
По дороге . . .	219000	271000	290100	338500

Отдельные таблицы размеров движения по каждому участку дороги прилагаются к настоящему материалу.

Мероприятия по рационализации, реконструкции и измерители в пятилетнем плане дороги будут помещены во втором выпуске.

Размеры товаро-воинского движения

	Пробег грузов в груз. направлении	Нагрузка на ось	Пробег осей	Состав по езд. в груз. направлении
Котлас—Пияюг	40966	5,3	4729	51
Пияюг—Мураши	38344	5,4	7100	51
Мураши—Вятка	40415	5,5	7348	51
Гирсово—Слободск.	1101	3,0	367	41
Зуевка—Вятка	242121	7,2	33628	110
Балезино—Зуевка	307078	7,2	42650	110
Верещагино—Балезино	287995	7,2	39999	110
Пермь II—Верещагино	291060	7,2	40425	110
Чайковская—Нытва	2377	6,7	355	29
1 отделение 948	1251458	7,0	179601	95
Кунгур—Пермь II	198993	6,6	30150	110
Шаля—Кунгур	265169	6,7	39577	110
Шаля—Пермь II	127832	7,0	18262	70
Ч. ов	25508	7,8	3270	70
Бисер Чусовская	87446	7,3	11979	77
Калино—Лысьва	12947	8,0	1618	65
Лысьва—Кын	23247	8,2	2835	75
Кизел Усольская	37523	7,2	5211	10
Кизел—Чусовская	167761	8,7	19283	47
Соликамск—Усольск	4641	7,0	663	25
Луньевка—Копи	482	8,2	59	19
2 отделение 804	951549	7,2	132907	79

Таблица № 1

на 1929-30 год по Пермской жел. дор.

Пробег по езд. в груз. направлении	Состав по езд. в пор. направлении	В порожнем направлении	Всего	Количество пар. поездов	% пераво-мерности	Максим. пар. поездов	Коммер. скорость
Пробег поездов							
151549	66	117106	268655	2,92	195	5,69	16,7
139215	66	107576	246791	3,10	180	5,58	16,7
144078	66	111333	255411	3,34	150	5,01	16,5
8951	41	8951	14202	0,50	150	0,75	11
35709	142	236817	542526	7,98	136	10,85	13
387727	142	300352	688079	8,11	136	11,03	13
363627	142	281683	645310	8,10	136	11,02	13
367500	142	284683	652183	8,39	136	11,41	12
12241	31	11451	23692	0,91	130	1,18	16
1880597	123	1459952	3340549	5,43	145	7,89	13,7
274091	142	212324	486415	7,43	136	10,10	13,5
359791	142	278711	638502	7,41	136	10,08	13,5
260886	78	234128	495014	6,33	125	7,91	13,5
46714	78	41923	88637	7,53	125	9,41	13,5
155571	80	119737	305308	4,31	130	5,60	14
24812	70	23114	47926	3,41	125	4,26	17
37800	80	35437	73237	1,28	125	1,60	12
74443	70	74443	148886	2,19	125	2,74	12,5
410277	66	292167	702444	10,04	130	13,05	12
26520	25	26520	53040	2,59	120	3,11	16
3105	20	2950	6055	1,21	125	1,51	16
1674090	97	1371454	3045544	5,70	131	7,46	13,7

	Пробег грузов в груз. направлении	Нагрузка на ось	Пробег осей	Состав по-езд. в груз. направлении	Пробег по-езд. в груз. направлении	Состав по-езд. в пор. направлении	В порожнем направлении Пробег поездов	Всего	Количество пар. поезд.	% неравно-мерности	Максим. пар. поезд.	Коммер. скорость
Кузино—Шая	116800	6,7	17433	110	158482	142	122768	281250	7,36	136	10,01	13
Свердловск—Кузино	170336	6,7	25423	110	231118	142	179035	410153	7,36	136	10,01	12,2
Уфалей—Свердловск	131787	6,0	21964	77	285247	93	236172	521419	7,37	100	9,58	12,7
Челябинск—Уфалей	176522	6,0	29420	77	382078	93	216344	698422	7,37	130	9,58	13
Был—Кузино	34720	7,2	4822	75	64293	80	60275	124568	1,46	125	1,83	13
Кузино—Н.-Петровск	58696	6,3	9317	48	194104	50	186340	380444	3,37	130	4,38	14,2
Н.-Петровск—Бердяш	51330	5,9	8700	50	174000	55	158182	332182	3,79	130	4,92	14,2
Рзд № 70—Ревда	1442	6,3	229	20	11450	22	10409	21859	2,24	150	3,36	18
3 отделение 812	741633	6,3	117308	78	1500772	92	1269525	2770297	5,38	131	7,07	13,3
Бисер—Гороблагодатская	69073	7,3	9462	70	135171	73	129616	264787	4,41	120	5,29	12
Гороблагодатская—Тагил	56691	6,8	8337	70	119100	73	114205	233305	6,94	120	8,33	12
Тагил—Свердловск	164093	6,6	24862	75	331493	75	331493	662986	6,35	120	7,62	12
Надежд. з.—Верхотурье	49962	6,2	6607	45	146822	55	120066	266888	4,47	120	5,36	14
Верхотурье—Гороблагод	69337	6,5	10667	48	222229	55	193945	416174	5,85	120	7,02	14
Н.-Салда—Алапаевск	20150	5,6	3598	38	94684	47	76553	171237	3,99	130	5,19	13,5
Сан-Донато—Н.-Салда	28000	6,2	4488	38	118105	47	95489	213594	5,78	130	7,51	13,5
Ежовая—Шурала	2238	5,9	379	23	16478	25	15160	31638	4,10	140	5,74	16
Вья—Турино з.	482	4,2	115	7	16428	7	16428	32856	3,46	125	4,32	16
4 отделение 613	451026	6,6	68515	57	1200510	62	1092955	2293465	5,87	122	6,55	13,4

	Пробег гру- зов в груз. направлениях	Нагрузка на ось	Пробег осей	Состав по- езд в груз. направлениях
Егоршино—Алапаевск	18571	6,5	2857	54
Егоршино—Богданович	9112	6,5	1402	48
Тавда—Туринск	24623	7,3	3373	52
Туринск—Егоршино	61701	7,0	8814	61
Егоршино—Свердловск	67538	7,3	9252	61
5 отделение 483	181545	7,1	25698	58
Свердловск—Камышлов	372616	7,6	49028	126
Камышлов—Тюмень	430977	7,7	55971	130
Шадринск—Богданович	19501	6,0	3250	35
Тюмень—Тура	470	6,5	72	20
Багаряк—Богданович	10950	8,5	1288	50
6 отделение 521	834514	7,6	109609	116
По дороге	4411725	6,96	633638	83

Пробег по- езд в груз. направлениях	Состав по- езд в пор- направлениях	В порожнем направлениях	В с е г о	Количество пар. поезд.	% неравно- мерности	Максим. пар. поезд.	Коммер. скорость
		Пробег поездов					
82907	56	51018	103925	2,46	150	3,69	20
29208	56	25036	54244	1,14	140	1,60	16
64865	62	54403	119268	1,83	135	2,47	17
144492	72	122417	266909	2,79	135	3,77	17
151672	72	128500	280172	3,61	135	4,87	17
443144	67	381374	824518	2,51	137	3,45	16,6
389111	141	340472	729583	7,45	140	10,43	13
430546	144	388688	819234	6,52	140	9,13	13
92857	40	81250	174107	1,61	125	2,01	16
3600	20	3600	700	1,64	140	2,3	16
25760	65	19815	45575	0,97	120	2,57	16
941874	131	833825	1775699	4,95	138	6,83	13,8
7640987	99	6409085	14050072	5,07	134	6,81	—

Размеры движения поездов

Наименование участков	Расстояние	Грузовое направление				
		Пробег грузов в тысяч.	Нагр на ось	Пробег осей ваг. (тысяч)	Состав поездов	Пробег поездов
Пинюг—Котлас	142	43373	5,8	7478	51	146627
Пинюг - Мураши	123	40528	5,9	6869	51	134686
Мураши - Вятка	118	48177	5,9	6166	51	12090
Гирсово—Слободск.	49	3184	3	106	41	25878
Зуевка—Вятка	105	298404	7,3	40877	110	371609
Яр—Зуевка	66	188474	7,3	25818	110	234709
Балезино—Яр	65	179485	7,3	24587	110	223518
Верещагино—Балезино	123	338777	7,3	46408	110	421891
Пермь II—Верещагино	120	338256	7,3	46336	110	421236
Чайковская - Нытва	37	2605	6,7	389	29	13414
По 1-му Отделению	948	1481263	7,2	205989	97	2114470
Кунгур—Пермь II	101	200938	6,6	30445	110	276773
Шаля—Кунгур	133	265756	6,7	39665	110	360591
Калино—Пермь II	113	163560	7,2	22717	105	216352
Чусовск.—Калино	17	36453	8	4557	70	63100
Чусовская Бисер	99	107179	7,4	14484	77	183101
Калино—Лысьва	20	22147	8	2768	82	33756
Лысьва—Кунг	81	57213	8,4	6811	75	90813
Усольская—Солеварни	3	2400	7,1	38	50	6760
Усольская В.-Вильва	53	55180	8	6897	53	13013
Кизел—Вс.-Вильва	40	29724	7,2	4128	53	77887
Кизел—Губаха	29	47845	8,7	5499	51	107824
Губаха Чусовская	83	195049	8,9	21916	51	429725

до 1930—31 год.

Таблица № 2

Порожн. направл.		Пробег поездов в обоих направлениях.	Пробег поездов в груз. направлении в сред. нем в день	Колич. пар поездов в сут. ки в сред.	Неравномер. в % макс. к ср.	Колич. пар поездов в сут. ки в макс. м	Пробег грузов в порожнем направлении	Коммерч. скорость
Состав поездов	Пробег поездов							
66	113303	259930	402	2,83	190	5,38	22410	16,7
66	104076	238762	369	3,00	175	5,25	35504	16,7
66	93424	214326	331	2,81	150	4,22	3992	16,5
41	25878	51756	71	1,45	145	2,10	1701	11,2
142	287866	659475	1018	9,70	134	13,00	59967	13,6
142	181817	416526	643	9,74	134	13,05	36740	13,6
142	173148	396666	612	9,42	134	12,62	36741	13,6
142	328817	750708	1156	9,40	134	12,60	70266	13,6
142	226310	747546	1154	9,62	134	12,89	68433	12,6
31	12548	25962	37	1,00	130	1,30	1959	16
125	1647187	3761657	5793	6,11	—	—	372913	13,9
142	214401	491174	758	7,50	134	10,05	56038	14,2
142	279331	639922	988	7,43	134	9,96	69389	14,2
125	181736	398088	593	5,25	123	6,46	53874	13,5
78	58423	123523	178	10,47	123	12,88	8696	13,5
80	181050	369154	515	5,20	125	6,50	56816	14,7
100	27680	61436	92	4,60	123	5,66	3715	17,0
80	85138	175951	249	3,07	123	3,78	14742	12
50	6760	13520	19	6,33	123	7,79	1750	13,1
70	98529	228661	357	6,74	123	8,29	30316	13,1
70	58971	136258	213	5,33	123	6,56	22617	13,1
70	78557	186381	295	10,17	123	12,51	10367	12,6
70	313086	742811	1177	14,18	123	17,44	25274	12,6

Наименование участков	Расстояние	Грузовое направление				
		Пробег грузов в тысяч.	Нагр. на ось	Пробег осей ваг. (тысяч.)	Состав поезда	Пробег поездов
Соликамск — Усольская	28	11308	7,1	1593	50	31860
Дуньевка — Копи	7	699	8,2	85	19	4474
По 2-му Отделению	807	1195451	7,4	161903	80	2020151
Кузино — Шаля	59	117338	6,7	17513	110	159209
Свердловск — Кузино	86	173123	6,5	26634	110	242127
Уфалей — Шарташ	105	153700	6	25617	77	332688
Челябинск — Уфалей	142	218254	6	36376	77	472416
Шарташ — Свердловск	5	21033	7,5	2804	100	28040
Кын — Кузино	121	85307	7,6	11225	75	149667
Кузино — Дружинино	31	23426	6,5	3604	50	72080
Дружинино — Н.-Петровск	126	53521	5,9	9071	50	181420
Н.-Петровск — Вердяуш	127	64858	5,9	10993	50	219860
Рзд. 70 — Ревда	14	1475	6,1	242	20	12100
По 3-му Отделению	816	912035	6,3	144079	77	1869607
Бисер — Гороблагодатская	84	85517	7,4	11556	78	148154
Гороблагод. — Сан-Донато	40	61031	7	8719	78	111782
С.-Донато — Тагил	7	10758	7	1537	59	26051
Тагил — Свердловск	143	193975	6,8	28526	78	365718
Надеждин. зав. — Верхотурье	90	45311	6,2	7308	45	162400
Верхотурье — Гороблагодатск	104	85806	6,5	13201	48	275021
С.-Донато — Н.-Салда	56	36643	6,7	5469	38	143921
Алапаевск — Н.-Салда	65	32595	6,2	5257	38	138342

Порожн. направл.		Пробег поездов в обоих направлениях	Пробег поездов в груз. направлении	Колич. пар поездов в сутки в среднем	Неравномер. в % макс. к ср.	Колич. пар поездов в сутки в макс. м.	Пробег грузов в по рожнем направлении	Коммерческ. скорость
Состав поезда	Пробег поездов							
50	31860	63720	87	3,11	373	—	4601	16
20	4250	8724	12	1,71	120	2,05	12	16
100	1619772	3639923	2795	3,46	—	—	357707	13,2
142	123331	282540	436	7,39	134	9,90	32627	13,6
142	187563	429690	663	7,71	134	10,33	70605	12,6
93	275452	608140	911	8,68	130	11,28	6789	13,1
93	391140	863556	1294	9,11	130	11,84	69109	13
134	20925	48965	77	15,40	132	20,33	7601	13
80	140313	289980	410	3,39	123	4,17	21879	13,2
55	65527	137607	197	6,35	125	7,94	14072	14,2
55	164927	346347	497	3,94	125	4,93	40411	14,2
55	199873	419733	602	4,74	125	5,93	46225	14,2
22	11000	23100	33	2,36	145	3,42	1289	16
91	1580051	3449658	5122	6,28	—	—	371711	13,3
86	134572	282526	406	4,83	118	5,70	74063	12,6
86	101384	213166	306	7,65	118	9,03	43063	12,6
70	21957	48008	71	10,14	118	11,97	8882	12,6
86	331698	697416	1002	7,01	120	8,41	140221	12,6
52	140538	302938	445	4,94	120	5,93	34952	14,7
55	240018	515039	753	7,24	120	8,69	54381	14,7
47	116362	260283	394	7,04	128	9,01	18296	13,5
47	111851	250193	379	5,83	128	7,46	13526	13,5

Наименование участков	Расстояние	Грузовое направление				
		Пробег грузов в тысяч.	Нагр. на ось	Пробег осей ваг. (тысяч.)	Состав поезда	Пробег поездов
Ежовая—Шурала	11	2922	5,9	495	32	15469
Вья—Н.-Туринский зав.	13	538	4,4	122	7	17429
По 4-му Отделению	613	555096	6,8	82190	59	1404287
Егоршино—Алапаевск	59	28724	7	4103	54	75981
Егоршино—Богданович	70	21140	7	3020	48	62917
Тавда—Туринск	97	30933	7,3	4237	61	69459
Туринск—Егоршино	142	72117	7	10302	61	168885
Егоршино—Шарташ	115	77738	7,3	10649	61	174574
По 5-му Отделению	483	230652	7,1	32311	59	551816
Богданович—Шарташ	95	237500	7,8	30449	126	241659
Камышлов—Богданович	43	129000	7,8	16538	126	131254
Тюмень—Камышлов	181	524900	7,8	67295	130	517654
Шадринск—Синарская	—	—	—	—	—	—
Синарская—Богданович	158	22120	6,0	3686	50	73720
Багаряк—Синарская	33	6105	8,5	718	50	14360
По 6-му Отделению	510	99625	7,7	118686	121	978647
По дороге	4177	5294122	7,1	745158	83	8938978

Порожн. направл.		Пробег поездов в обоих направлениях	Пробег поезда в груз. направлении в среднем в день	Кол-во пар поездов в сутки в среднем	Нерав. по-мер. в % макс. к ср.	Кол-во пар поездов в сутки в макс. м.	Пробег грузов в по-рожном направлении	Коммерческ. скорость
Состав поезда	Пробег поездов							
45	11000	26469	42	3,82	135	5,16	1497	16
7	17429	34858	48	3,69	125	4,61	433	16
67	1226609	2630896	3847	6,28	—	—	386314	13,5
62	66177	142158	208	3,53	145	5,12	12968	21
62	48710	111627	172	2,46	135	3,32	9226	16
76	55750	125209	190	1,96	133	2,61	1933	17,8
76	135553	304438	463	3,26	133	4,34	7896	17,8
76	140118	314692	478	4,16	133	5,53	8404	14,7
72	446308	998124	1512	3,13	—	—	40427	16,6
144	211451	453110	662	6,97	140	9,76	83992	13,6
144	114847	246101	360	8,37	140	11,72	40093	13,6
144	467326	984980	1418	7,83	140	10,96	142588	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	56708	130423	202	1,28	125	1,60	13000	16
65	11046	25406	39	1,18	120	1,42	330	16
138	861378	1840025	2681	5,26	—	—	280003	13,8
101	7381305	16320283	24490	5,86	—	—	1812075	14,0

Размеры товаро-воинского

Наименование участков	Расстояние	Грузовое направление				
		Пробег груза в тысяч.	Нагрузка на ось в тысяч.	Пробег осей ваг. в тысяч.	Состав поездов	Пробег поездов
Пинюг—Котлас	142	45780	6	7630	51	149608
Пинюг—Мураши	123	42712	6,3	6780	51	132941
Мураши—Вятка	118	55939	6,3	8879	51	174098
Гирсово—Слободское	49	5267	3	1756	41	42829
Зуевка—Вятка	105	354687	7,5	47292	110	429927
Яр—Зуевка	66	222244	7,5	29633	110	269391
Балезино—Яр	65	206595	7,5	27546	110	250418
Вережгаино—Балезино	123	389559	7,5	51941	110	472191
Пермь II—Вережгаино	120	385452	7,5	51394	110	467218
Чайковская—Нытва	37	2833	6,7	423	29	14586
По 1-му Отделению	948	1711068	7,3	233274	97	2403207
Кунгур—Пермь	101	202883	6,6	30740	110	279455
Шаля—Кунгур	133	266343	6,7	39753	1 0	361391
Калино—Пермь II	113	199288	7,6	26222	105	249733
Чусовская—Калино	17	47398	8,3	5711	82	89646
Чусовская—Бисер	99	126912	7,6	16699	77	216870
Калино—Лысьва	20	31347	8,4	3732	65	57415
Лысьва—Кыш	81	91179	8,6	10602	75	141360
Усольская—Солеварни	3	2700	7,2	375	50	7500
Усольская—В.-Вильва	53	85970	8	10746	65	165323
Кизел—В.-Вильва	40	46315	7,2	6433	65	98969
Кизел—Губаха	29	62641	8,7	7200	51	141175
Губаха—Чусовская	83	255386	9,2	27759	51	544294

Таблица № 3

движения на 1931/32 год

Порожнее направ.		Пробег поезда	Пробег поездов	Пробег поезда в обоих направлениях	Пробег поездов в среднем в сутки в груз. направлении	Ком. пар. поезда в среднем в сутки	Неравн. движ. % сред.	Количество паров. п. макс. в м-ц	Пробег грузов в пор. направа.	Коммерческая скорость
Состав поезда	Пробег поездов									
66	115606	265214	410	2,89	185	5,35	23705	16,8		
66	102727	235668	364	2,96	170	5,03	42659	16,8		
66	134530	308628	477	4,04	150	6,06	45274	16,6		
41	42829	85658	117	2,39	140	3,35	2516	11,3		
142	333042	762969	1178	11,22	129	14,47	79701	13,8		
142	208633	478074	738	11,18	129	14,42	49423	13,8		
142	193986	444404	686	10,55	129	13,61	55650	13,8		
142	365782	837973	1294	10,52	129	13,57	103062	13,8		
142	361930	829148	1280	10,67	129	13,76	97037	12,9		
31	13645	28231	40	1,18	130	1,40	2150	16		
125	1872760	4273967	6584	6,94	—	—	501177	15,6		
142	216479	495934	766	7,58	129	9,78	64733	14,3		
142	279951	641342	990	7,44	129	9,60	80714	14,3		
125	209776	459509	684	6, 5	120	7,26	70978	13,8		
100	57110	126756	191	11,24	120	13,49	12478	13,8		
80	208738	425608	594	6,00	120	7,20	60722	14,9		
70	53314	110729	157	7,85	120	9,42	5829	17		
80	132525	273885	387	4,78	120	5,74	22640	13		
60	7500	15000	21	7,00	120	8,40	2000	13,4		
91	118088	283411	453	8,55	120	10,26	53265	13,4		
91	70692	169661	271	6,78	120	8,14	39674	13,4		
70	102857	244033	387	13,34	1 0	16	14474	12,8		
70	396557	940851	1491	17,96	120	21,55	42019	12,8		

Наименование участков	Расстояние	Грузовое направление				
		Пробег груза в тысяч.	Наруз. на ось	Пробег осей ваг. тысяч.	Состав поезда	Пробег поездов
Соликамск—Усольская	28	17975	7,2	2497	50	49940
Луиьевка—Копи	7	916	8,4	109	19	5737
По 2-му Отделению	807	1437253	7,6	188578	79	2388809
Кузино—Шала	59	117876	6,7	17593	110	159936
Свердловск—Кузино	86	175910	6,2	28372	110	257927
Уфалей—Шарташ	105	135000	6	22500	77	292208
Челябинск—Уфалей	142	191700	6	31950	77	414035
Шарташ—Свердловск	5	21656	7,7	2812	100	28120
Кын—Кузино	121	135894	8,2	16572	75	220960
Кузино—Дружинино	31	24950	6,8	3669	50	73380
Дружинино—Н.-Петровск	126	54448	5,9	9228	50	184560
Н.-Петровск—Бердяуш	127	67786	5,9	11150	50	223000
аз'езд 70—Ревда	14	1502	5,8	260	20	13000
По 3-му Отделению	816	924728	6,4	144106	77	1868026
Бисер—Гороблагодатская	84	101961	7,5	13595	78	174290
Гороблагодатская—С.-Донато	40	73875	7,2	10260	78	131538
С.-Донато—Тагил	7	13012	7,2	1807	59	30627
Тагил—Свердловск	143	223857	6,8	32920	78	422051
Надеждинск—Верхотурье	90	49660	6,3	7882	45	175155
Верхотурье—Гороблагодатская	104	102275	6,4	15980	48	332917
С.-Донато—Н.-Салда	56	45286	7,1	6378	38	167842
Алапаевск—Н.-Салда	65	45040	7,2	6256	38	164632

Порожнее направ.		Пробег по-езд. в обоих направл.	Пробег поез-да в средн. в сутки в груз. направл.	Кол. пар. по-езда в средн. в сутки	Неравн. дви-жен. % к макс. в средн.	Коллчест. паров п. макс в м-ц	Пробег грузов в пор-направл.	Коммерческ. скорость
Состав поезда	Пробег поездов							
50	49940	99880	137	4,89	120	5,87	6290	16,5
20	5450	11187	16	2,29	120	2,75	16	16
99	1908977	4297786	6545	8,11	—	—	475832	14,2
142	123894	283830	438	7,42	129	9,57	36728	13,8
142	199803	457730	707	8,22	129	10,60	97823	13
93	241935	534143	801	7,63	130	9,92	72694	13,3
93	343548	758483	1137	8,01	130	10,41	77680	13,3
134	20985	49105	77	15,40	130	20,02	8028	13
80	207150	428110	606	5,00	120	6,00	33548	13,4
55	66709	140069	201	6,48	120	7,78	11884	14,2
55	167782	352342	506	4,02	120	4,82	40525	14,2
55	202727	425727	611	4,81	120	5,77	45162	14,2
22	11818	24818	36	2,57	140	3,60	1530	16
91	158635	3454377	5118	6,27	—	—	425402	13,5
86	158081	332376	478	5,69	115	6,54	82167	12,8
86	119302	250840	360	9,00	115	10,35	48671	12,8
70	25814	56441	84	12,00	120	14,40	10272	12,8
86	382791	804842	1156	8,08	120	9,70	139457	12,8
52	151577	326732	480	5,33	120	6,40	36054	14,7
55	290545	623462	912	8,77	120	10,52	57223	14,7
47	135702	303544	460	8,21	125	15,26	21472	15,8
47	133106	297738	451	6,94	125	8,68	14312	13,7

Наименование участка	Расстояние	Грузное направление				
		Пробег груза в тысячах	Нагрузка на ось	Пробег осей вагонов в тысячах	Состав поезда	Пробег поездов
Ежовая—Шурала	11	3606	5,9	611	32	19094
Вья—Н.-Туринский завод	13	594	4,6	129	7	18429
По 4-му Отделению	613	659166	6,9	95818	51	1636580
Егоршино—Алапаевск	59	38877	7,5	5184	54	96000
Егоршино—Богданович	70	33168	7,8	4252	48	88533
Тавда—Туринск	97	37243	7,3	5102	61	83639
Туринск—Егоршино	142	82538	7,1	11624	61	190557
Егоршино—Шарташ	115	87938	7	12563	6	205251
По 5-му Отделению	483	279759	7,2	38725	58	661730
Богданович—Шарташ	95	156750	8	19594	126	155503
Камышлов—Богданович	43	92450	8	11556	126	91714
Тюмень—Камышлов	181	371050	8	4638	130	356777
Курган—Шадринск	125	233750	7	33393	190	175753
Шадринск—Синарская	119	222330	7	31790	190	167316
Синарская—Шарташ	115	215050	7	30721	190	161689
Багаряк—Синарская	33	7230	8,2	885	50	17700
Синарская—Богданович	40	637	8,2	777	50	15540
По 6-му Отделению	751	1305214	7,5	175097	153	1141997
По Дороге	441	6317188	7,2	87559	87	10103349

Порожнее направление		Пробег поезда	Пробег в обоих направлениях	Пробег поезда в среднем в сутки в грузном направлении	Комп. пар поезда в среднем в сутки	Неравнодв. %	Макс. к сред.	Количество паров. п. макс. в м-ц	Пробег грузов в пор. направл.	Коммерческая скорость
Состав поезда	Пробег поездов									
45	13578		32672	52	4,73	125	5,91		1931	16
7	18429		36858	50	3,85	125	4,81		477	16
67	1428925		3065505	4484	7,31	—	—		407036	14,1
62	83613		179613	263	4,46	135	6,02		14206	21
62	68580		157163	243	3,47	130	4,51		11755	16
76	6713		150770	229	2,86	130	3,07		21422	17,8
76	152947		343504	522	3,68	130	4,78		10025	17,8
76	163303		371254	564	4,00	130	6,37		9204	14,9
72	537574		1202304	1821	3,77	—	—		47612	16,7
144	136069		291577	426	4,48	138	6,18		85239	14
144	80250		171961	251	5,84	138	8,06		38102	14
144	322090		678867	977	5,40	138	7,45		14396	14
200	166965		342718	482	3,86	135	5,21		54125	17,5
200	158950		326266	458	3,85	135	5,20		50620	17,5
200	153603		315294	443	3,85	135	5,20		46050	17,5
65	13615		31315	48	1,45	115	1,67		330	16
65	11954		27194	43	1,08	115	1,24		400	16
168	1043498		2185495	3129	4,17	—	—		418829	15,2
105	8378085		18481434	27680	6,27	—	—		2275888	14,57

Размеры движения поез

Наименование участков	Расписание	Грузовое направление				
		Пробег груза	Нагр. на ось	Пробег осей ваг. тысяч.	Состав поезда	Пробег поезда
Пинюг—Котлас	142	48186	6,5	7413	51	145358
Пинюг—Мураши	123	103935	6,75	15398	51	301922
Мураши—Вятка	118	120342	6,75	17828	51	349569
Гирсово—Слободск.	49	7850	3	2450	41	59756
Зуевка—Вятка	105	410970	7,6	54075	110	491591
Яр—Зуевка	6	256014	7,6	33686	110	306236
Балезино—Яр	65	233706	7,6	30751	110	279555
Вережатино—Балезино	123	440340	7,6	57939	110	526718
Пермь II—Вережатино	120	432619	7,6	56927	110	517518
Чайковская—Нытва	37	3060	6,7	457	29	15759
Фосфор.—Яр	205	205000	5,5	37273	60	621217
У. Сысольск.—Пинюг	273	131040	7,5	17472	60	291200
По 1 му отделению	1426	2392592	7,2	331669	84,9	3906391
Кунгур—Пермь II	101	201828	6,6	31034	110	282127
Шаля—Кунгур	133	266931	6,6	40441	110	367673
Калино—Пермь II	113	235015	7,8	30130	105	286952
Чусовская—Калино	17	58344	8,5	6861	82	83707
Чусовская—Бисер	99	146646	7,7	19045	77	247338
Калино—Лысьва	20	40546	8,6	4715	65	72538
Лысьва—Кыш	81	125145	8,8	14221	75	189318
Усольская—Солеварни	3	3009	7,2	418	50	8360
Соликамск—Усольская	28	24640	7,2	3422	50	68440
В. Вильва—Усольская	53	116759	8	14595	65	224538

Дов на 1932—33 год

Таблица № 4

Порожн. направл.		Пробег поездов в обоих направлениях.	Пробег поездов в сред. в сутки	Колич. по-рожд. поездов в сред. в сутки	Неравномер. % максим. к ср.	Код. порож. поездов в макс. м-ц	Пробег груза в по-рожном направлении	Коммерческ. скорость
Состав поезда	Пробег поездов							
66	112318	257671	798	2,8	175	4,9	25000	16,9
66	233303	535225	827	6,72	160	10,75	49815	16,9
66	270121	619690	958	8,12	150	12,18	51357	16,7
41	59756	119512	163	3,33	130	4,33	3332	14
142	380810	872401	1347	12,82	125	16,03	89145	1
142	237225	543461	839	12,71	125	15,89	55638	14
142	216556	496111	765	11,76	125	14,70	88968	14
142	408021	934739	1443	11,73	125	14,66	163141	14
142	400894	918412	1417	11,80	125	14,75	152280	13,8
31	11742	30501	43	1,16	125	1,45	2340	16
80	465912	1087129	1702	8,3	120	9,96	41000	16,6
80	218400	509600	798	2,92	150	4,32	23205	17,0
109,9	3018058	6924452	10702	7,5	—	—	745221	15
142	218549	500676	773	7,65	125	9,56	63529	14,4
142	284817	652490	1007	7,57	125	9,46	7900	14,4
125	241040	527992	786	6,95	120	8,34	124722	14
100	68640	152347	229	13,47	120	16,16	21676	14
80	238061	483400	678	6,85	120	8,22	94329	15
70	67357	139895	199	9,95	120	11,94	7942	17
80	177762	367375	519	6,41	120	7,69	30537	13,5
50	8360	16720	23	7,57	120	9,20	2250	13,5
50	68440	136880	188	6,71	120	8,05	7980	17
110	160385	324923	615	11,6	120	13,92	79924	13,5

Наименование участков	Расписание	Грузовое направление				
		Пробег груза	Нагр на ось	Пробег осей ваг	С-став поезда	Пробег поезда
Кизел—В. Вильва	40	62907	7,2	8737	65	134415
Кизел—Губаха	29	77426	8,8	8800	51	172550
Губаха—Чусовская	83	315723	9,4	33588	51	638588
Луньевка—Кони	7	1134	8,5	133	19	7000
По 2-му отделению	807	1679061	7,8	216146	77	2803839
Кузино—Шая	59	118413	6,6	17941	110	163100
Свердловск—Кузино	86	178698	6	29783	110	270755
Уфалей—Шарташ	105	92300	6,1	15131	77	196506
Челябинск—Уфалей	142	124768	6,1	20454	77	265636
Шарташ—Свердловск	5	22280	7,7	2893	96	30135
Кын—Кузино	12	186480	8,8	21191	75	282547
Кузино—Дружинино	31	26474	7	378	50	75640
Дружинино—Н.-Петровск	126	55376	5,9	9386	50	187720
Н.-Петровск—Вердяуш	127	66714	5,9	11307	50	226140
Рад. 70—Ревда	14	1540	5,3	291	20	14550
По 3-му отделению	816	873043	6,6	132159	77,1	1712729
Бисер—Гороблагодат.	84	118405	7,7	15377	78	197141
Гороблаг.—С.-Донато	40	86720	7,4	11719	78	150244
С.-Донато—Тагил	7	15267	7,4	2009	59	34050
Тагил—Свердловск	143	253740	7	36248	78	464307
Надежд. зав.—Верхотурье	90	54008	6,3	8573	75	114307
Верхотурье—Гороблаг.	104	118745	6,3	18848	75	251307
Сан-Донато—Н. Салда	56	53928	7,6	7096	38	186737

Порожн. направл.		Пробег поездов в обоих направлениях.	Пробег поездов в сред. в сутки	Кол-во по-рож. поезд в сред. в сутки	Неравномер % максим. к ср.	кол. порож. поезд. в макс. м-ц	Пробег груза в по-рожном направлении	Коммерческ скорость
Состав поезда	Пробег поездов							
91	96011	230426	368	9,2	120	11,04	59280	13,5
70	125714	298264	473	16,31	120	19,57	23340	13
70	479829	1138417	1804	21,73	120	26,08	64574	13
20	6650	13650	19	2,71	120	3,25	21	16
96	2241616	5045455	7681	9,52	—	—	659105	14,2
142	126745	289445	447	7,58	125	9,48	35046	14
142	209739	480494	742	8,63	125	10,79	116613	13,5
93	162699	359205	538	5,12	130	6,66	77500	13,5
93	219935	485571	728	5,13	130	6,67	86250	13,5
134	21580	51715	82	16,4	125	20,5	7964	13,5
80	264887	547434	774	6,40	120	7,68	45216	13,5
55	68764	144404	207	6,68	120	8,02	9300	14,4
55	170655	358375	514	4,08	120	4,9	40640	14,4
55	205582	431722	619	4,87	120	5,84	44100	14,4
22	13227	27777	40	2,86	130	3,72	1770	16
90,3	1463413	3176142	4592	5,75	—	—	464399	13,5
86	178802	375943	540	6,43	115	7,39	90270	13,2
86	136267	286511	412	10,30	115	11,85	44280	13,2
70	28700	62750	93	13,00	115	14,95	11662	13,2
86	421488	885792	1272	8,89	115	10,22	138693	13,2
105	81647	195954	313	3,48	115	4,00	37155	14,7
105	179505	430812	689	6,63	115	7,62	60064	14,7
47	150979	337716	512	9,14	120	10,97	24648	14,2

Наименование участков	Расписание	Грузовое направление				
		Пробег груза	Нагр. на ось	Пробег осей ваг.	Состав поезда	Пробег поезд.
Алапаевск — Н.-Салда	65	57486	7,8	7370	38	193947
Ежовая — Шурала	11	4290	5,9	727	32	22719
Вья — Н.-Туринск	13	650	4,8	135	7	19286
По 4-му отделению	61	763239	7,1	108102	663	1634042
Егоршино — Алапаевск	59	490 9	7,8	6286	54	116407
Егоршино — Богданович	70	45195	8,3	5445	48	113437
Тавда — Туринск	97	43553	7,3	5966	61	97803
Туринск — Егоршино	142	92949	7,3	12733	61	208738
Егоршино — Шарташ	115	98133	6,5	15698	61	247508
По 5-му отделению	483	328863	7,2	45528	58	783893
Богданович — Шарташ	95	126290	8,1	15591	129	120860
Камышлов — Богданович	43	81356	8,1	10044	129	77860
Тюмень — Камышлов	181	324870	8,1	40107	133	301556
Курган — Шадринск	125	396250	7	56607	190	297932
Шадринск — Синарская	119	386750	7	55250	190	290789
Синарская — Шарташ	115	382375	7	54625	190	287500
Багаряк — Синарская	33	8415	8	1052	50	21040
Синарская — Богданович	40	6560	7	937	50	18740
По 6-му отделению	75	171286	7,3	234213	165,3	1416277
По дороге	4896	7749666	7,3	1067817	87	12257174

Порожн. направл.		Пробег поездов в обоих направлениях	Пробег поездов в сутки сред. в сутки	Колич. порож. поездов в сутки сред. в сутки	Неравномер. % максим. к ср.	Код порож. поездов в макс. м-ц	Пробег груза в порожнем направлении	Коммерческ. скорость
Состав поезда	Пробег поездов							
47	156808	350755	531	8,17	120	9,8	15098	14,6
45	16135	38874	62	5,64	120	6,77	2365	16
7	19286	38572	53	4,08	120	4,90	520	16
789	1369637	3003679	4177	7,30	—	—	15443	21
62	101387	217794	318	5,39	130	7,01	15443	21
62	87823	201260	311	4,44	125	5,55	14283	16
76	78500	176303	268	1,76	130	3,59	2910	17,8
76	167539	376277	572	4,03	125	5,04	12155	17,8
76	198638	446166	678	5,90	125	7,38	10005	15
718	632907	141800	2148	4,45	—	—	54796	16,7
148	104637	225497	331	3,48	135	4,70	72425	14,5
148	67864	145724	213	4,95	135	6,68	30745	14,5
148	270993	572549	826	4,66	135	6,16	18300	14,5
200	283035	580967	816	6,53	135	8,82	108250	17,5
200	276250	567039	797	6,70	135	9,05	101239	17,5
200	273125	560625	788	6,85	136	9,25	92115	17,5
65	16185	37225	58	1,76	115	2,02	330	16
65	14415	33155	51	1,27	115	1,46	2080	16
1792	1306504	2722781	3380	5,17	—	—	525484	15,2
106	10033135	22290309	335881	6,86	—	—	2873760	14,57

Размеры пассажирского движения на 1929/30 год

Наименование поездов	Пробег поездов (п. клм.)	Гостав поездов (пасс. осей)	Пробег осей пассаж. ваг. (осе-килом.)
1. Экстренные поезда			
2. Служебные: а) основные	113000	1	113000
б) трудовые			
Кузино—Коуровка $10 \times 4 \times 365$	14600	6	87600
Чусовская—Калино $17 \times 4 \times 365$	24820	6	148920
Экспрессные	15000	12	180000
3. Экспрессы и курьерские № 1/2 Тюмень— Вятка $1183 \times 2 \times 4:7 \times 365$	493480	40	19739200
4. Почтово-пассажирские № 61/62 Тюмень— Вятка с 1/X до 1/III $1183 \times 2 \times 5:7 \times 151$	255190	48	12249120
с 1/III до 15/V— $1183 \times 2 \times 6:7 \times 75$	152100	49	7490778
$859 \times 2 \times 139$	238802	56	13372912
с 15/V до 1/X— $324 \times 2 \times 139$	90072	58	5224176
№ 53/54 Тюмень—Вятка			
с 1/X до 1/III— $1183 \times 2 \times 151$	357266	50	17863300
$859 \times 2 \times 214$	367652	56	20588512
с 1/III до 1/X— $324 \times 2 \times 214$	138672	58	7945776
№ 65 Свердловск—Тюмень			
$324 \times 2 \times 139$	90072	58	5224176
№ 55/56 Пермь II—Челябинск			
$750 \times 2 \times 365$	547500	25	13687500
№ 53/54 Чусовская—Солеварни			
$208 \times 2 \times 365$	151840	32	4858880
№ 53/54 Гороблаг.—Надеждинский завод			
$191 \times 2 \times 139$	53931	26	1402206
№ 53/54 Свердловск—Туринск			
$259 \times 2 \times 139$	72002	26	1872052

Наименование поездов	Пробег поездов (п. км)	Состав поезда (пасс. осей)	Пробег осей пассаж. ваг. (осе-километр)
Пригородные:			
Пермь I—Чайковская			
с 1/X до 1/VI—53 × 2 × 243	25758	19	489102
с 1/VI до 1/X 53 × 2 × 122	12932	31	400892
Чайковская—Вережатино			
73 × 2 × 3:7 × 365	22812	15	342180
Чайковская—Нытва			
36 × 2 × 3:7 × 365	11278	15	169170
Пермь II—Чусовская			
с 1/X до 1/VI—131 × 2 × 243	63666	19	1209654
с 1/VI до 1/X—131 × 2 × 122	31964	31	990884
Свердловск—Богданович			
с 1/X до 1/VI—99 × 2 × 243	48114	20	962280
с 1/VI до 1/X—99 × 4 × 122	48312	30	1419360
Свердловск—Тагил			
с 1/X до 1/VI—143 × 2 × 243	69493	20	1389960
с 1/VI до 1/X—143 × 2 × 122	69784	30	2093520
Свердловск—Кузино			
с 1/X до 1/VI—87 × 2 × 243	42282	20	845640
с 1/VI до 1/X—87 × 2 × 122	21228	30	636840
Пермь I—Мотовилиха			
4 × 182 × 52	37856	20	757120
Мотовилиха—Левшино			
12 × 6 × 365	26280	20	525600
Пермь I—Пермь II			
5 × 84 × 52	25480	20	509600
Свердловск пригор.	49757	—	1492710
Пробег беспересад. вагон.	3783000	—	146312920
	—	—	5764080
В с е г о	3783000	40,20	152077000

Размеры пассажирского движения 1930—31 г.

Наименование поездов	Пробег поездов (п.-кил.)	Состав пас- саж. осей	Пробег осей пасс. вагонов (осе-кил.)	Серия паровозов
1. Экстренные поезда				
2. Служебные поезда:				
а) основные	113000	1	113000	
б) трудовые				
Кузнецко—Коуровка				
$10 \times 4 \times 365$	14600	6	87600	И
Чусовская—Калино				
$17 \times 4 \times 365$	24820	6	148920	О
Челябинск—Рад. № 94				
$7 \times 4 \times 365$	10220	10	102200	О
Экскурсионные	15000	25	375000	С-Ж
3. Экспрессы и курьерские				
№ 1/2 Тюмень—Вятка				
$1183 \times 2 \times 5:7 \times 365$	616850	40	24674000	С-у
4. Почтово-пассажирские				
№ 61/62 Тюмень—Вятка				
с 1/X до 15/V ($1183 \times 2 \times 6:7 \times 226$)	458328	48	21999744	С-
с 15/V до 1/X ($859 \times 2 \times 139$) . .	238802	56	13372912	С-у
$324 \times 2 \times 139$	90072	58	5224176	
№ 53/54 Тюмень—Вятка				
с 1/X до 15/V ($1183 \times 2 \times 226$) .	534716	50	26735800	С у
с 15/V до 1/X ($859 \times 2 \times 139$) .	238802	56	13372912	С-у
$244 \times 2 \times 139$.	90072	58	5224176	

Наименование поездов	Пробег поездов (п.-кил.)	Состав пас- саж. осей	Пробег осей пасс. вагонов (осе-кил.)	Серия паровозов
№ 65/66 Свердловск — Тюмень				
с 15/V до 1/X 324 × 2 × 139 . .	90072	58	5224176	С-у
№ 55/56 Пермь II — Челябинск				
750 × 2 × 365	547500	25	13687500	С-у
№ 53/54 Чусовская — Сёлев.				
208 × 2 × 365	151840	32	4858880	Ы
№ 53/54 Усольская — Соликамск				
28 × 2 × 365	20440	16	327040	Ы
№ 53/54 Гороблагод. — Надеждинск				
194 × 2 × 365	141620	26	3682120	Ы
№ 53/54 Свердловск — Туринск				
250 × 2 × 365	189070	26	4915820	Ы
№ 53/51 Туринск — Тавда				
97 × 2 × 365	70810	12	849720	Ы
5. Пригородные.				
№ 40/41 Пермь I — Чайков.				
с 1/X до 1/VI 53 × 2 × 243 . . .	25758	19	489402	С
с 1/VI до 1/X 53 × 2 × 122 . . .	12932	31	400892	
Чайковск. — Верецагино				
73 × 2 × 3 : 7 × 365	22812	15	342180	С
Чайковск. — Нытва				
36 × 2 × 3 : 7 × 365	11278	15	169170	●
№ 42/43 Пермь II — Чусовск.				
с 1/X до 1/VI 131 × 2 × 243 . . .	63666	19	1209654	С
с 1/VI до 1/X 131 × 2 × 122 . .	31964	31	990884	

Наименование поездов	Пробег поездов (п.-кил.)	Состав пасс. вагон. осей	Пробег осей пасс. вагонов (осе-кил.)	Серия паровозов
№ 44/45 Свердловск — Богданович				
с 1/X до 1/VI - $99 \times 4 \times 243$. .	96228	20	1924560	} С
с 1/VI до 1/X - $99 \times 4 \times 122$. .	48312	30	1449360	
№ 46/47 Свердловск — Тагил				
с 1/X до 1/VI - $143 \times 4 \times 243$. .	138996	20	2779920	} С
с 1/VI до 1/X - $143 \times 4 \times 122$. .	69784	30	2093520	
№ 48/49 Свердловск — Кузино				
с 1/X до 1/VI $87 \times 2 \times 243$. .	42282	20	845640	} С
с 1/VI до 1/X - $87 \times 4 \times 122$. .	42456	30	1273680	
Пермь I — Мотовилиха				
$4 \times 182 \times 52$	37856	20	757120	О
Мотовилиха — Левшино				
$12 \times 6 \times 335$	26280	20	525600	О
Пермь I — Пермь II				
$5 \times 84 \times 52$	25480	20	509600	О
Вятка — Зуевка				
с 1/VI до 1/X - $105 \times 2 \times 122$. .	25620	30	768600	С
<hr/>				
Пробег беспересад. вагонов .	4378338	—	161505478	
	—	—	5764080	
<hr/>				
В с е г о	4378338	38,20	167269558	
округлено	4378300	38,20	167270000	

Таблица № 7

Размеры пассажирского движения на 1931—32 год

Наименование поездов	Пробег поез- дов	Сост. поез- дов (пасс. осей)	Пробег осей пасс. ваг. (осе-кил.)	Серия па- роизов
1. Экстренные поезда.				
2. Служебные поезда:				
а) основные	117000	1	117000	
б) трудовые				
Кузино—Коуровка				
10 × 4 × 365	14600	6	87600	Ы
Чусовская—Калино				
17 × 4 × 365	24820	6	148920	О
Челябинск—Рзд. 94				
7 × 4 × 365	10220	10	102200	О
Экскурсионные	15000	25	375000	С-Ж
3. Экспрессы и курьерские				
№ 1/2 Тюмень—Вятка				
1183 × 2 × 6 : 7 × 365	740220	40	29608800	С-Т
4. Почтово-пассажирск.				
№ 61/62 Тюмень—Вятка				
с 1/X до 15/V—1183 × 2 × 6 : 7 × 226.	458328	48	21999744	С-Т
с 15/V до 1/X— $\frac{859 \times 2 \times 139}{324 \times 2 \times 139}$	238802	56	13372912	
	90072	58	5224176	
№ 53/54 Тюмень—Вятка				
с 1/X до 15/V—1183 × 2 × 226	534716	50	26735800	С-Т
с 15/V до 1/X— $\frac{859 \times 2 \times 139}{324 \times 2 \times 139}$	238802	56	13372912	
	90072	58	5224176	

Наименование поездов	Пробег поез- дов	Сост. поезд. (пасс. осей)	Пробег осей пасс. ваг. (осе-кил.)	Серия па- роизов
№ 65/66 Свердловск—Тюмень				
с 1/X до 15/V—324×2×3 : 7×226	62828	58	3644024	} С-у
с 15/V до 1/X—324×2×139 . . .	90072	58	5224176	
№ 55/56 Пермь II—Челябинск				
750×2×365	547500	25	13687500	С-у
№ 53/54 Чусовск—Солеварни				
208×2×365	151840	32	4858880	С
№ 53/54 Усольская—Соликамск				
28×2×365	20440	16	327040	С
№ 53/54 Горобл.—Надеждинск				
194×2×365	141620	26	3682120	
№ 53/54 Свердловск—Туринск				
9×2×365	189070	26	4915820	Ы
№ 53, 54 Туринск—Тавда				
97×2×365	70810	12	849720	Ы
№ 53/54 Свердловск—Курган				
358×2×365	261340	68	17771120	С-у
5. Пригородные				
№ 40/41 Пермь I—Чайков.				
с 1/X до 1/VI 53×2×243 . . .	25758	19	489402	} С
с 1/VI до 1/X 53×2×122 . . .	12932	31	400892	
Чайковск.—Верещагино				
73×2×3 : 7×365	22812	15	342180	С
Чайковская—Нытва				
36×2×3 : 7×365.	11278	15	169170	О

Наименование поездов	Пробег поез- дов	Сост. поезд. (пасс осей)	Пробег осей пасс. ваг. (осе-кил.)	Серия па- розов
№ 42/43 Пермь II—Чусовская				
с 1/X до 1/VI— 131 × 2 × 243 .	63666	19	1209654	} С
с 1/VI до 1/X— 131 × 2 × 122 .	31964	31	990884	
№ 44/45 Свердловск—Богданович				
с 1/X до 1/VI 99 × 4 × 243 . .	96228	20	1924560	} С
с 1/VI до 1/X 99 × 4 × 122 . . .	48312	30	1449360	
№ 46/47 Свердловск—Тагил				
с 1/X до 1/VI 143 × 4 × 243 . .	138996	20	2779920	} С
с 1/VI до 1/X 143 × 4 × 122 . .	69784	30	2093520	
№ 48/49 Свердловск—Кузино				
с 1/X до 1/VI 87 × 4 × 243 . .	84564	20	1691280	} С
с 1/VI до 1/X 87 × 4 × 122 . .	42456	30	1273680	
Пермь I—Мотовилиха				
4 × 182 × 52	37856	20	757120	О
Мотовилиха—Левшино				
12 × 6 × 365	26280	20	525600	О
Пермь I—Пермь II				
5 × 84 × 52	25480	20	509600	О
Вятка—Зуевка				
105 × 2 × 365	76650	30	2299500	С
	4923188	—	190235962	
Пробег беспересад. ваг.	—	—	5764080	
В с е г о :	4923188	39,81	196000042	
Округлено ,	4923200	39,81	196000000	

Размеры пассажирского движения на 1932—33 год

Наименование поездов	Пробег поездов (п. кил.)	Состав поездов (пасс. осей)	Пробег осей пасс. вагонов (осе-кил.)	Серия паровозов
1. Экстренные поезда	120000	1	120000	
2. Служебные: а) основные				
б) грузовые				
Кузино—Коуровка				
10×4×365	14600	6	87600	Ы
Чусовская—Калино				
17×4×365	24820	6	148920	
Челябинск—Рзд. 94				
7×4×365	10220	10	102200	О
Экспрессионные	15000	25	375000	С-Ж
3. Экспрессы и курьерские				
№ 1/2 Тюмень—Вятка				
1183×2×365	863590	40	34543600	С-у
4. Почтово—пассажирские				
№ 61/62 Тюмень—Вятка				
с 1/X до 15/V—1183×2×226 . .	534716	48	25666368	С-у
с 15/V до 1/X— $\frac{859 \times 2 \times 139}{324 \times 2 \times 139}$. . .	238802	56	13372912	
	90072	58	5224176	
№ 53/54 Тюмень—Вятка				
с 1/X до 15/V—1183×2×226 . .	534716	50	26735800	С-у
с 15/V до 1/X— $\frac{859 \times 2 \times 139}{324 \times 2 \times 139}$. . .	238802	56	13372912	
	90072	58	5224176	
№ 65/66 Свердловск—Тюмень				
324×2×365	236520	58	13718160	С-у

Наименование поездов	Пробег поездов (п. кил.)	Состав поезд. (пасс. осей)	Пробег осей пасс. вагонов (осе-кил.)	Серия паровозов
№ 53/54 Свердловск—Курган				
358×2×365	261340	68	17771120	С-у
№ 55/56 Пермь II—Челябинск				
750×2×365	547500	25	13687500	С-у
№ 53/54 Чусовская—Солеварни				
208×2×365	151840	32	4858880	С
№ 53/54 Усольская—Соликамск				
28×2×365	20440	16	327040	С
№ 53/54 Гороблаг.—Надеждинск				
194×2×365	141620	26	3682120	Ы
№ 53/54 Свердловск—Туринск				
259×2×365	189070	26	4915820	Ы
№ 53/54 Туринск—Тавда				
97×2×365	70810	12	849720	Ы
5. Пригородные:				
№ 40/41 Пермь I—Чайковская				
с 1/X до 1/VI—53×2×243 . . .	25758	19	480402	С
с 1/VI до 1/X—53×2×122 . . .	12982	81	400892	
Чайковская—Верецагино				
73×2×3:7×365	22812	15	342180	С
Чайковская—Нытва				
36×2×3:7×365	11278	15	169170	О
№ 42/43 Пермь II—Чусовская				
с 1/X до 1/VI—131×2×243 . . .	63666	19	1209654	С
с 1/VI до 1/X—131×2×122 . . .	31964	31	990884	

Наименование поездов	Пробег поездов (п. кил.)	Состав поезд (пасс. осей)	Пробег осей пасс. вагонов (осе-кил.)	Серия парс. возов
№ 44/45 Свердлов.—Богданович				
с 1/X до 1/VI—99×4×243 . . .	96228	20	1924560	C
с 1/VI до 1/X—99×4×122 . . .	48312	30	1449360	
№ 46/47 Свердловск—Тагил				
с 1/X до 1/VI—143×4×243 . . .	138996	20	2779920	C
с 1/VI до 1/X—143×4×122 . . .	69784	30	2093520	
№ 48/49 Свердловск—Кузино				
с 1/X до 1/VI—87×4×243 . . .	84564	20	1691280	C
с 1/VI до 1/X—87×4×122 . . .	42456	30	1273680	
Пермь I—Мотовилиха				
4×182×52	37856	20	757120	O
Мотовилиха—Левшино				
12×6×365	26280	20	525600	O
Пермь I—Пермь II				
5×84×52	25480	20	509600	O
Вятка—Зуевка				
105×2×365	76650	30	2299500	C
	5209576		203690346	
Пробег бесперес. ваг.			5764080	
В С Е Г О	5209576	40,21	209454426	
Округлено	5209600	40,21	209454000	

Размеры товаро-пассажирского движения на 1929—30 год.

Наименование поездов	Пробег поездов (п. килом.)	Состав поезд. (пасс. осей)	Пробег вагонов (осе-кил.)	Серия паровозов
Свердловск—Туринск 259 × 2 × 226	117068	26	3048768	Ж
Туринск—Тавда 97 × 2 × 3:7 × 365	30295	16	484720	Ж
Свердловск—Шадринск 258 × 2 × 365	188340	38	7155920	С—Ж
Гороблагодатская—Надеждин. завод 194 × 2 × 365	141620	20	2832400	Ы
Н.-Тагил—Егоршино 187 × 2 × 365	136510	19	2593690	О
Егоршино—Богданович 70 × 2 × 3:7 × 365	21900	11	240900	Ж
Кузино—Бердяуш 284 × 2 × 365	207320	13	2695160	Ы
Вятка—Котлас 333 × 2 × 365	279590	24	67'0160	О
Вятка—Слободское 75 × 2 × 3:7 × 365	23460	13	304980	О
Свердловск—Челябинск 246 × 2 × 365	179580	15	2693700	С
Чусовская—Солеварни 208 × 2 × 365	151840	11	1670240	Ж
Калино—Лысьва 20 × 4 × 365	29200	10	292000	О
Шурала—Ежевая 11 × 2 × 365	8030	4	32120	О
Вья Н.-Туринский завод 13 × 4 × 365	18980	8	151840	О
Раз'езд 70—Ревда 14 × 2 × 365	10220	6	61320	О
Егоршино—Реж 30 × 2 × 365	21900	16	850400	Ж
Пермь II—Свердловск 504 × 2 × 3:7 × 365	157680	13	2029270	С
Усольск—Соликамск 28 × 2 × 365	20440	6	122640	Ж
В резерве осей	—	—	880772*)	
	1743973		34346000	

*) Эти оси уйдут на назнач. по мере надобности тов.-пасс. поездов по Главн. линии.

Размеры товаро-пассажирского движения на 1930—1931 г.

Наименование поездов	Пробег поездов (п. кил.)	Состав поездов (пасс. осей)	Пробег осей пассажирск. вагонов (осе-килом.)	Серии паровозов
Свердловск—Шадринск				
258 × 2 × 365	188340	40	7533600	С-Ж
Гороблагодатская—Надеждинск				
194 × 2 × 139	53932	20	1078640	Ы
Тагил—Егоршино				
187 × 2 × 365	136510	19	2593690	О
Егоршино—Богданович				
70 × 2 × 5:7 × 365	36500	11	401500	Ж
Кузино—Бердяуш				
284 × 2 × 365	207320	13	2695160	Ы
Кузино—Лысьва				
201 × 2 × 365	146730	10	1467300	О
Вятка—Котлас				
383 × 2 × 365	279590	24	6710160	О
Вятка—Слободской				
75 × 2 × 5:7 × 365	39055	13	567715	О
Пермь II—Свердловск				
504 × 2 × 365	157680	25	3912000	С
Свердловск—Челябинск				
246 × 2 × 365	179580	15	2693700	С
Чусовская—Солеварни				
208 × 2 × 365	151840	11	1670240	Ж
Каино—Лысьва				
20 × 4 × 365	29200	10	292000	О

Наименование поездов	Пробег поездов (п.-кил.)	Состав по- ездов (пасс. осей)	Пробег осей пассажирск вагонов (осе-килом.)	Серии паровозов
Шурала—Ежевая				
11 × 2 × 365	8030	4	32120	О
Вья Н-Туринский завод				
13 × 4 × 365	18980	6	151840	О
Рав'езд № 70—Ревда				
14 × 2 × 365	10220	6	61320	О
Егоршино—Реж				
30 × 2 × 365	21900	16	350400	Ж
В С Е Г О	1665407	—	32181385	—

В 1931/32 г.—Исключить Свердловск—Шадринск

пробег поездов—188340, пробег осей—7533600

Егоршино—Богданович вводится ежедневное движение поездов
(дополнит. 2 рейса)

Пробег поездов—14600, пробег осей—160600

Вятка—Слободской вводится ежедневное движение (доп. 2 рейса)
пробег поездов—15695, пробег осей—204035

Богданович—Синарская 3 раза в неделю

пробег поездов—12410, пробег осей—99280

Итого пробега поездов — 1519772

» » осей —25111700

В 1932/33 г —Гороблагодатская—Надеждинск вводится ежедневное движение

пробег поездов—87688, пробег осей—1753760

Яр-Фосфоритная ежедневно—205 × 2 × 365 = 149650

пробег осей—14 × 149650 = 2095100

Линию - У.-Сысольск ежедневно—273 × 2 × 365=199290 п.-кил.

пробег осей—16 × 199290 = 3187520

Итого пробега поездов — 1956400

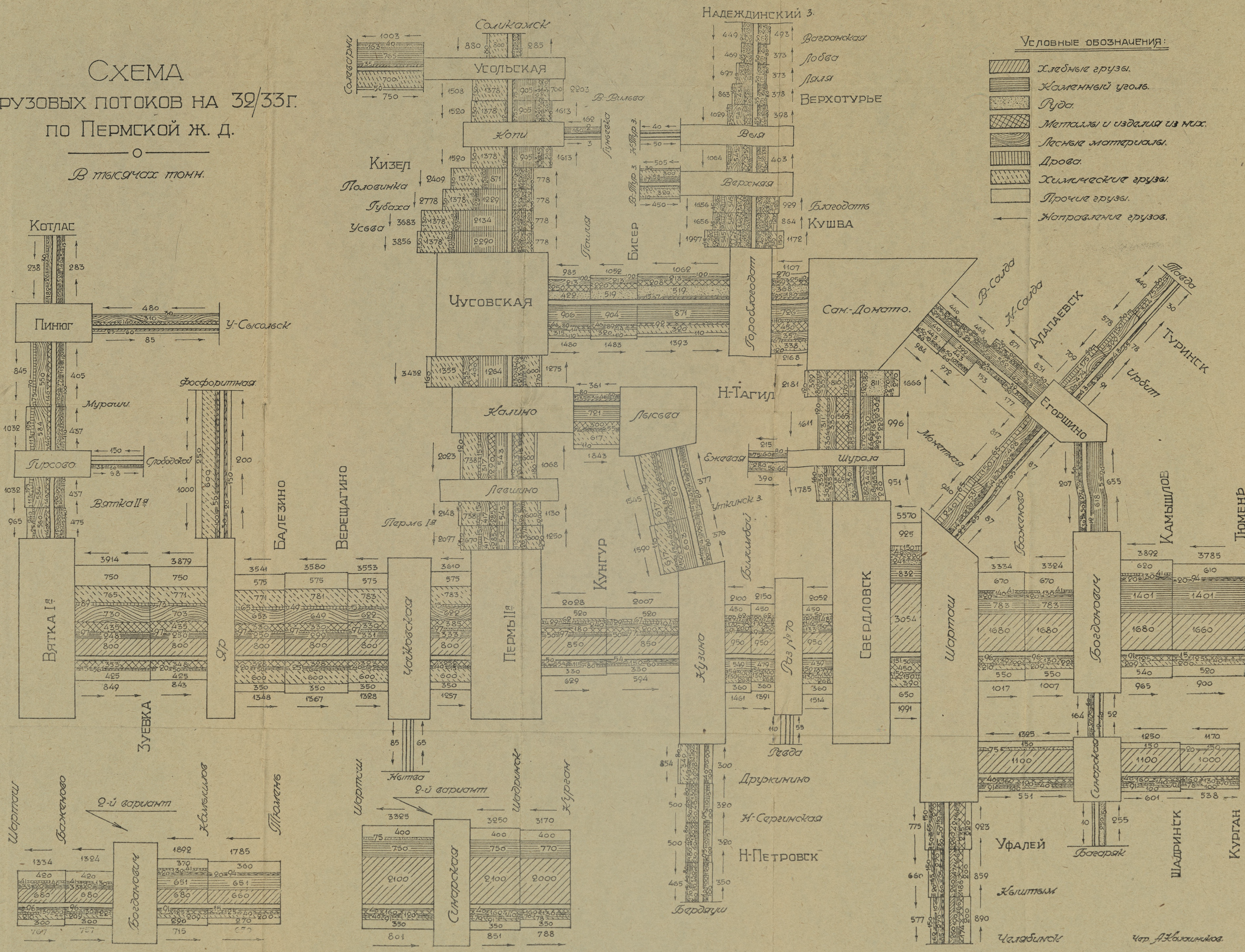
» » осей —32148080

Исчисление населенности на ось пассажиров.

Г О Д Ы	Пробег тов.-пасс. поездов	Пробег пасс. ваг в тов.-пас. поездах	Пробег пассажир. вагонов в пассаж. поездах	Пробег приспособ вагонов в товарных поездах	Пробег осей пассаж. и приспособ вагонов	Пробег пассаж. (тысяч пасс кил.)	Населен. на ось (челов.)
1929/1930	1744000	34346	152077	14050	200473	1075000	5,36
1930/1931	1665400	32181	167270	16320	215771	1257000	5,82
1931/1932	1519800	25112	196000	18481	239593	1408200	5,88
1932/1933	1956400	32148	209454	22424	264026	1548000	5,86

СХЕМА ГРУЗОВЫХ ПОТОКОВ НА 32/33г. по Пермской ж. д.

В тысячах тонн.



Чар. А. Колосников.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	Стр.
Приказ о проработке на местах пятилетнего плана (1928/29 — 1932/33 г.г.)	1
Пермской железной дороги	4
Предисловие	4

I. Основные установки плана.

1. План — в массы	6
2. Характер и значение пятилетнего плана дороги	6
3. Основные задачи пятилетнего плана	7
4. Необходимость план — строительства и капитальных вложений транспорта увязывать с промышленностью	7
5. Грузооборот при капиталистическом и социалистическом строительстве	7
6. Дешевая эксплуатация	8
7. Организация рабочей силы и вопросы труда	8
8. Материальное снабжение	8
9. Доходы дороги и тарифная политика	8
10. Финансовые результаты и себестоимость перевозок	8
11. Заключение	9

II. Размеры перевозок по Пермской ж. д. на пятилетие (1928/29—1932/33 г.г.)

12. Развитие хозяйства Урала	10
13. Новые линии	13
14. Перевозка грузов и пробеги их	15
15. Потoki грузов	18
16. Сезонность и встречность перевозок, использование порожних течений	21
17. Перевозки пассажиров	24

III. Размеры движения.

18. Общая предпосылка к определению размеров движения	25
19. Нагрузка на ось вагона	26
20. Состав поездов	28
21. Товаро воинское движение	29
22. Размеры пассажирского движения	33
23. Хозяйственное движение	33

IV. Таблицы

V. Грузовые потоки



из 07-н
БЕСПЛАТНО

39155

2M